ROK II (VIII) KWIECIEŃ 1931 NUMER 4 (78)

SKRZYDLATA · POLSKA



ORGAN · KLUBÓW · LOTNICZYCH
WYDAWNICTWO · LOPP. · WARSZAWA

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne — Ministerstwu Komunikacji, które posiada samodzielny Wydział Lotnictwa Cywilnego; wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych. mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno - organizacyjny, techniczny i studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Wydział Lotnictwa Cywilnego—Warszawa, Wiejska 3, tel. 515-80. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny — Warszawa, Długa 50, tel. 704-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Warszawska 17.
Kielecki — Sienkiewicza 36.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Smolki 3.
Łódzki — Dąbrowskiego 5, Sąd, pok. 113.
Nowogródzki — 3-go Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Wileński — Marji Magdaleny 4.
Wołyński — Łuck, Jagiellońska 24.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Miejski w Poznaniu — Grobla 15.
Okręgowy Zagłębia Dąbrowskiego — Sosnowiec, Bema 4.
Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Stacja Warsz.-Wsch., pokój 20.
Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.
Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P., Słowackiego 2.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 2-ga w Poznaniu, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

Morski Dyon Lotniczy — w Pucku.

Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin.

Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz.

Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-31-49.

Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98.

Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Laboratorjum Aerodynamiczne przy Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika.

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie, Hoża 88.

Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centrum Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — Łódź, Dąbrowskiego 5, S. O., pokój 113 — szkoła pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach. W budowie szkoła L. O. P. P. w Radomiu.

Szkoły mechaników: Cywilne Szkoły Mechaników w Bydgoszczy i we Lwowie. Obie L. O. P. P.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych — Warszawa, Nowowiejska 50.

Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. Drzewiecki).

Koło Lotnicze przy Stow. Techników — Warszawa, Czackiego 3.

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3 — posiada warsztat doświadczalny budowy awionetek.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika — warsztat szybowcowy.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A. R. P. istnieje międzyministerjalny organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiljowanych do A. R. P. Aerokluby Akademickie zrzeszone są pozatem w Związku Aeroklubów Akademickich.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 603-70.

Rada Klubów Afiljowanych oraz Związek Aeroklubów Akademickich — Warszawa, Chmielna 27—7, tel. 654-75.

Kluby lotnicze:

Warszawa. Aeroklub Warszawski (dawniej Aer. Akad. w Warszawie i Stoł. Klub Lotn.) — Chmielna 27, tel. 654-75; lotnisko — Wawelska, tel 8-10-01.

Kraków. Aeroklub Akademicki w Krakowie — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Lwów. Aeroklub Lwowski (dawniej Aer. Akad. we Lwowie) — Kaleczna 20a.

Poznań. Aeroklub Poznański (dawniej Aer. Akad. w Poznaniu i Wielkopolski Klub Lotn.).

— Wały Zygmunta Augusta 15.

Wilno. Aeroklub Akademicki w Wilnie — Mickiewicza 4 m. 4, tel. 7-63.

Katowice. Śląski Klub Lotniczy — skrz. poczt. 391.

Gdańsk. Aeroklub Akademicki w Gdańsku — Wrzeszcz (Langfuhr), Heeresanger 11.

Łódź. Łódzki Klub Lotniczy — Dąbrowskiego 5, Sąd Okr., pokój 113.

Lublin. Lubelski Klub Lotniczy — Powiatowa 1.

Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Wytwórnia.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Natolińska 13, tel. 8-91-46.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Sp. Akc. „Samolot" — Poznań-Ławica.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

Sp. Akc. „Autoremont" — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowo - samorządowe. Przewóz pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, lotnisko — 8-08-50.

Oddziały:

Bydgoszcz — lotnisko, tel. 19-19.
Katowice — lotnisko, tel. 1-35 i 1-45.
Kraków — Szpitalna 32, tel. 32-22 i 25-45 (lotnisko).
Lwów — Jagiellońska 20, tel. 45-71 i 29-36 (lotnisko).
Poznań — Wały Zygmunta Starego 4, tel. 55-16 i 67-11 (lotnisko).
Gdańsk—Langfuhr, lotnisko, tel. 415-31.
Brno — lotnisko, tel. 42-66.
Bukareszt — Lascar Catargin 25, tel. 232-50 i 232-67.
Czerniowce — lotnisko.
Galacz — lotnisko.
Wiedeń — Tegetthoffstrasse 7, tel. R 21-0-84 i R. 48-5-60.

SKRZYDLATA POLSKA

DAWNIEJ MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY

POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ

ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

WYDAWCA: LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 654-75. Konto P. K. O. 9511

Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — 5½ zł., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojedyńczy 1 zł.** Zagranicą rocznie — 8 fr. szw., półrocznie 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str. — 300 zł., ½ str. — 180 zł., ¼ str. — 100 zł., ⅛ str. — 70 zł.

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. 60 gr.

SKRZYDLATA POLSKA JEST DALSZYM CIĄGIEM MŁODEGO LOTNIKA, KTÓRY PO WŁĄCZENIU DOŃ PILOTA PRZYBRAŁ OBECNY TYTUŁ Z DNIEM 1 LIPCA 1930 ROKU

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT“

ROZKŁAD LOTÓW ważny od 1.IV.1931 do 15.IX.1931 r.

SAMOLOTY KURSUJĄ CODZIENNIE Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL

Połączenia lotnicze	Godzina odlotu i przylotu	Kierunek	Godzina przylotu i odlotu	Połączenia lotnicze
	15.50 o.	Warszawa	p. 10.10	z miastami: Bydgoszcz, Katowice, Kraków, Poznań, Gdańsk, Brno, Wien
	18.00 p.	Poznań	o. 8.00	
	15.30 o.	Warszawa	p. 9.50	
	17.20 p.	Bydgoszcz	o. 8.00	
	15.40 o.	Warszawa	p. 10.20	
	18.00 p.	Gdańsk	o. 8.00	
	16.00 o.	Warszawa	p. 9.30	
	18.00 p.	Katowice	o. 7.30	
z miastami Brno, Wien	10.40 o.	Warszawa	p. 15.00	z miastami: Bydgoszcz, Katowice, Poznań, Gdańsk
	12.30 p.	Kraków	o. 13.10	
	* 13.00 o.	Kraków	p. ** 12 30	
	13.40 p.	Katowice	o. 11.50	
	8.00 o.	Warszawa	p. 15.00	
	10.30 p.	Lwów	o. 12.50	
Katowice - Wien, połączenie codzienne z wyjątkiem niedzieli	10.40 o.	WARSZAWA	p. 15.00	Wien — Katowice połączenie codzienne z wyjątkiem niedziel
	12.30 p.	Kraków	o. 13.10	
	* 13.00 | ** 13.00 o.	Kraków	p. * 12.30 | ** 12.30	
	13.40 p.	Katowice	o. 11.50	
	14.10 o.	Katowice	p. 11.20	
	15.55 p.	Brno	o. 9.35	
	16.10 o.	Brno	p. 9.20	
	17.00 | 15.50 p.	WIEN	o. 9.40 | 8.20	
	8.00 o.	WARSZAWA	p. 15.20	z miastami: Bydgoszcz, Katowice, Poznań, Gdańsk
	10.30 p.	Lwów	o. 12.50	
	* 11.00 o.	Lwów	p. ** 12.20	
	12,30 p.	Cernauti*	o. 10.50	
	13.00 o.	Cernauti*	p. 10.20	
	15.40 p.	Galati	o. 7.40	
	16.00 o.	Galati	p. 7 20	
	17.20 p.	BUCURESTI	o. 6.00	

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW:

[*] samoloty kursują tylko: w poniedziałki, środy i piątki,

[**] samoloty kursują tylko: we wtorki, czwartki i soboty,

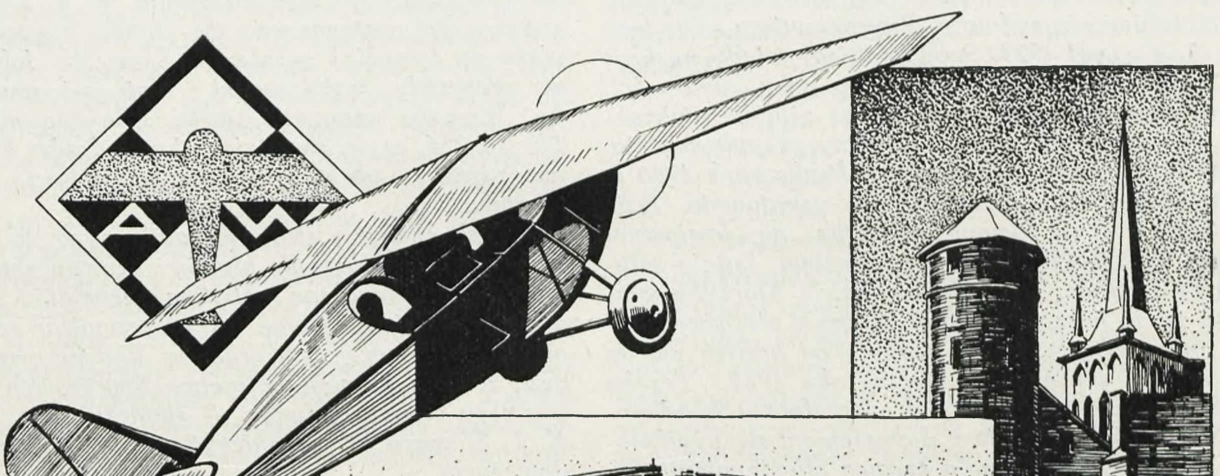
o. — odlot,

p. — przylot,

* lądowanie w Cernauti dopiero po otwarciu tam lotniska.

SKRZYDLATA »POLSKA«

ROK II (VIII) **KWIECIEŃ 1931** **Nr. 4 (78)**



NA WIDNOKRĘGU

W poprzednim numerze podaliśmy szczegółowe sprawozdanie z działalności klubów za rok 1930. Obecnie uzupełniamy je zestawieniem finansowem oraz krytycznym przeglądem konkursów i rajdów — i przechodzimy do omówienia całokształtu rozwoju naszego lotnictwa sportowego w r. 1930, porównując go z latami poprzedniemi.

Zamykając rok 1929, zwróciliśmy uwagę, że rok 1930 będzie stanowić w rozwoju lotnictwa sportowego w Polsce etap bardzo ważny, gdyż on ma zapoczątkować w klubach właściwy rozwój sportu. Sezon 1929 był w tej dziedzinie okresem przygotowawczym. Uzyskaliśmy w nim dużą ilość wyszkolonych pilotów, znaczną ilość godzin lotu, ale zato słabe rezultaty sportowe. Były one bowiem uzależnione od posiadania dobrego sprzętu sportowego, którego brakowało na rynku krajowym. I dopiero po świetnych wynikach prac konstrukcyjnych i przemysłowych, sprawa sprzętu została w r. 1930 pomyślnie rozwiązana, a co za tem idzie — kluby zdobyły podwaliny pod rozbudowę u siebie sportu lotniczego i powietrznej turystyki. Jeśli chodzi o awionetki krajowe, rok 1930 zmienił sytuację zasadniczo. Przypomnijmy sobie lata 1927—8, a nawet 1929. Spoglądaliśmy wtedy na krajowe samoloty turystyczne z dużą dozą nieufności. Zawsze widzieliśmy przy ich sterze pilotów wytrawnych i im wyłącznie skłonni byliśmy przypisywać to, że samoloty te wogóle latają. Po konkursach 1930 r. zapatrywania nasze zmieniły się gruntownie. Dziś w klubach lata się niemal wyłącznie na krajowym sprzęcie — z całkowitem powodzeniem. Latają piloci starzy i młodzi i niema już takich, którzyby wierzyli w to, że nasze awionetki ustępują pierwszorzędnym zagranicznym. Dobry sprzęt jest bardzo ważną i doniosłą w skutkach zdobyczą roku 1930. Trzeba przytem dodać, że technikom sekundowali handlowcy. Niemal równocześnie z pojawieniem się użytkownych awionetek, wypłynęła sprawa udostępnienia ich nabywania na dogodnych warunkach. Pomawiany o kompletny brak zainteresowania lotnictwem sportowem przemysł, rzucił na rynek awionetkę za 9.800 zł. (bez silnika), na 15 miesięcznych spłat. Tak więc postęp w roku 1930 objął zarówno dziedzinę techniczną, jak i przemysłową.

Częste w omawianym sezonie wielkie konkursy (zwłaszcza międzynarodowy) spowodowały olbrzymi wzrost zainteresowania się sportem lotniczym t. zw. szerszych warstw społeczeństwa. Lotnictwo sportowe zdobywało sobie popularność i, jesteśmy przekonani, że wkrótce obok niej zdobędzie sobie także trwałą sympatję.

Ogólnie biorąc, w roku 1930 polskie lotnictwo sportowe uczyniło krok bardzo poważny. Są jednak gałęzie, w których postęp się zatrzymał, a nawet stwierdziliśmy cofnięcie się.

A więc, przedewszystkiem, zmniejszyła się bardzo znacznie, w porównaniu z r. 1929, ilość wyszkolonych pilotów. W klubach ukończyło pilotaż zaledwie 13 osób. Stało to się wskutek odjęcia klubom pomocy na szkolenie, a zarazem małej ilości miejsc w Centrum P. W. Lotn. (50).

Chociaż ogólny czas lotów wzrósł, zwykły trening (pozakonkursowy) osłabł. Znowu jest to skutek braku funduszów. Min. Komunikacji subsydjowało niecałe 2000 godzin lotów na ogólną ilość 4.586 godz. wylatanych.

Wyłącznie z braku pieniędzy nie mogło się należycie rozwinąć w r. 1930 szybownictwo. Wciąż jeszcze dotychczas kończy się ono na Lwowie, miast objąć kilkotysięczne rzesze z całej Polski. Również rekordy szybowcowe niewiele wzrosły.

Jeśli chodzi o stosunek pozostałych pozycyj, zestawionych z latami 1928—9 na tytułowej stronie poprzedniego numeru, to wypadałoby jeszcze zauważyć, co następuje:

Mimo spopularyzowania klubów i ich celów, ogólna ilość członków wzrosła bardzo niewiele; a nawet wcale, jeśli zauważymy, że w r. 1929 byli liczeni jedynie członkowie klubów czynnych, zaś w r. 1930 także i osoby należące do klubów, będących w stadjum organizacji. Zato ruch członków był duży. Przybyło 439, ubyło 432. Ten prawie 50-procentowy ubytek jest łatwy do wytłumaczenia. W r. 1929 istniał szalony pęd wstępowania do klubów z powodu bezpłatnego (prawie) szkolenia. Skoro te dobre czasy się skończyły, mniej pewni i wytrwali opuścili kluby. Wzrosła natomiast liczba członków-pilotów ze 143 do 256, czyli, że miejsca kandydatów do szkolenia zajęli w poważnym procencie piloci, pragnący treningu.

Jeśli chodzi o stronę organizacyjną, to rok 1930 przygotował połączenie klubów: warszawskich i poznańskich, wskazał na potrzebę zespolenia A. R. P. z klubami dzielnicowemi i uproszczenia w ten sposób organizacji naczelnych organów klubów oraz stwierdził, że rola Komisji Lotnictwa Sportowego jako, do pewnego stopnia, władzy — skończyła się i obecnie K. L. S. może już ograniczyć się do funkcyj opinjodawczych.

Tyle naszych uwag, jeśli chodzi o zestawienie działalności roku 1930 z latami poprzedniemi. Jak widzimy, brak funduszów na lotnictwo i ciężka sytuacja gospodarcza kraju odbiła się i na naszej pracy bardzo poważnie.

Musimy jeszcze dodać, że opieka władz, roztaczana nad lotnictwem sportowem, była nadal troskliwa, a sama współpraca z czynnikami oficjalnemi nie pozostawiała nic do życzenia. Jest to niemałą zasługą kierownictwa Wydziału Lotnictwa Cywilnego M. K., na czele z p. pułk. Filipowiczem.

Jeśli chodzi o szczególne zadania, jakie stawiamy rokowi bieżącemu, to są one:

1) krajowy silnik,

2) rozpowszechnienie szybownictwa,

3) wydatniejsze powiększenie ilości prywatnych posiadaczy awionetek,

4) rozszerzenie szkolenia i treningu,

5) ustalenie mistrzostw lotniczych,

6) zniesienie ustawy ograniczającej lądowanie na każdym terenie.

Zwłaszcza ostatnia sprawa jest pilna. Przy panowaniu bowiem tej absurdalnej ustawy rozwój turystyki powietrznej nigdy nie osiągnie właściwego poziomu.

POLSKI SPORT LOTNICZY I TURYSTYKA POWIETRZNA W ROKU 1930

Gdy rok temu zestawialiśmy wyniki, osiągnięte przez organizujące się kluby w dziedzinie rozwoju sportu lotniczego i wysnuwaliśmy wnioski na przyszłość, nie przypuszczaliśmy zapewne, że dalszy jego rozwój podąży w tak szybkiem tempie naprzód, że w ciągu 1930 roku nietylko podkreślimy dodatnie jego etapy, o ile chodzi o teren krajowy, lecz że odniesiemy także pewne sukcesy na terenie zagranicznym. Sukcesy nie regulaminowe, ale wszakże niemniej doniosłe dla stwierdzenia faktycznych możliwości naszych w dziedzinie sportu lotniczego, tak o ile chodzi o sprzęt lotniczy, jak i materjał ludzki, a więc pilotów i ich towarzyszy.

Śmiało możemy powiedzieć, iż rok zeszły przynosił nam w każdym miesiącu sezonu lotniczego nowy krok naprzód i już na początku mego bilansu, który postaram się poniżej zestawić, stwierdzić muszę, iż były to kroki pewne i planowe, a zarazem dla nas samych często niespodziewane, o ile chodzi o rezultaty końcowe.

Nabieramy do siebie ufności, a to jest pierwszym i najważniejszym warunkiem do osiągnięcia dalszych i większych sukcesów i wyników naszej pracy. Właśnie rok 1930 będzie tym przełomowym rokiem dla sportu polskiego, po którym wiedzieć będziemy dokładnie, co wykonaliśmy dotychczas, czem dysponujemy w chwili obecnej, jakie były naszej dotychczasowej pracy dobre i złe strony oraz jakie z tego należy nam wyciągnąć wnioski na najbliższą przyszłość.

Niewątpliwym i decydującym czynnikiem dla tak poważnego rozwoju sportu lotniczego w Polsce było to, iż kluby sportowe, zgrupowane w Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej przez afiliowanie się przy nim, zakończyły już, po większej części, stadjum organizacyjne, a po wyszkoleniu u siebie odpowiedniej ilości pilotów sportowych przystąpiły do konkretnej pracy w dziedzinie sportu.

Podobnie i Aeroklub R. P. przez przejęcie na siebie całkowitej i odpowiedzialnej kontroli wszelkich wyczynów sportowych przyczynił się w dużym stopniu do uporządkowania tej tak ważnej w każdym sporcie dziedziny, zaś przez zatwierdzanie regulaminów zawodów A. R. P. ma możność prowadzić sport polski planowemi drogami poprzez konieczne etapy dalszego rozwoju. Gdy weźmiemy jeszcze pod uwagę, iż A. R. P. w r. 1930 sam wystąpił czynnie na terenie międzynarodowym, zgłaszając ekipę oficjalną na Międzynarodowy Konkurs Awionetek — to podkreślić należy jeszcze raz, iż organizacje sportowe dokonały w ubiegłym sezonie wielkiego wysiłku tak pod względem finansowym, jak też i w dziedzinie organizacyjnej.

Zanim przejdę do omawiania poszczególnych zawodów, muszę zwrócić uwagę na jeszcze jeden czynnik, który wpłynął znacznie na rozwój sportu, a w szczególności na bardziej ożywiona konkurencję podczas zawodów. Gdy bowiem w 1929 r. wytwórnie lotnicze nie interesowały się prawie zupełnie płatowcami sportowemi, to w 1930-ym roku widzimy iż dwie fabryki, a mianowicie Państwowe Zakłady Lotnicze i Wytwórnia Podlaska wybudowały 5 typów awionetek i brały na nich udział we wszystkich zawodach sportowych krajowych i zagranicznych. Zastanówmy się teraz nad poszczególnemi działami sportu lotniczego.

KONKURSY.

Na pierwszym miejscu postawić należy udział nasz w „Challenge de Tourisme International", gdzie braliśmy udział z 12-oma płatowcami polskiej konstrukcji. Biorąc pod uwagę, iż był to nasz pierwszy występ w zawodach o konkurencji międzynarodowej, wstąpiliśmy bardzo licznie — może nawet za licznie. Co do ilości płatowców, z któremi stanęły państwa, biorące udział w Challengu, Polska zajęła 2-e miejsce (Niemcy 30, Polska — 12, Anglja — 7, Francja — 6, Hiszpanja — 3, Szwajcarja — 2, razem — 60). Zpośród 12 naszych płatowców zostało ostatecznie sklasyfikowanych zaledwie 4 i w ten sposób stanęliśmy na szarym końcu, o ile chodzi o procentowy stosunek sklasyfikowanych płatowców do biorących udział w Challenge'u. Przedstawia się to następująco:

Szwajcarja	— 100%	(przy 2-ch płat.)
Anglja	— 85%	
Niemcy	— 66%	
Francja	— 33%	
Polska	— 33%	
Hiszpanja	— 33%	

Jakkolwiek usprawiedliwienie słuszne znajdujemy w fakcie defektu silników na większości polskich płatowców, to jednak nie możemy nie wyciągnąć wniosku niemniej ważnego na przyszłość w związku z wzięciem udziału w tak poważnych zawodach. Oto na 12 naszych płatowców było 7 różnych typów, przyczem niektóre, zupełnie nowe prototypy, ukończone dosłownie na dni parę przed terminem rozpoczęcia konkursu, dokonywały swych pierwszych przelotów, lecąc do Berlina.

Jest dla każdego zrozumiałem, że wyniki osiągnięte przez polskie płatowce potwierdzają w zupełności zasadę konieczności drobiazgowego przygotowania płatowców, możności dokonania pewnych poprawek, do których się dochodzi po próbnych i treningowych lotach, przystosowania wreszcie płatowców do warunków konkursu i t. d.

Nic też dziwnego, że na pierwszych miejscach z płatowców polskich, w czołowej grupie sklasyfikowanych zawodników przyszły 2 płatowce (19-e i 21-e miejsce), które wykazały już swą wartość techniczną w sezonie 29 roku. Na dalszych 2-ch miejscach z pozostałych, sklasyfikowanych płatowców polskich przyszły płatowce już późniejszej konstrukcji, niemniej jednak przygotowane i przystosowane, w miarę posiadanych funduszów, do warunków konkursu.

Co do załóg, które brały udział w Challenge'u, to należy stwierdzić, iż prawie wszyscy stali na wysokości zadania, wykazując dużą ambicję sportową i zawziętość, przy nadzwyczajnej wytrwałości i sumiennem traktowaniu swych obowiązków, co nie-

wątpliwie wypływało z poczucia odpowiedzialności reprezentowania poraz pierwszy barw polskich na międzynarodowym terenie lotniczym.

Mimo, iż zawodnicy nasi stawali z 50 pilotami o sławie światowej i niesłychanym treningu tak konkursowym, jak i rajdowym, zdobytym podczas licznych lat pracy na płatowcach, z którymi się już niesłychanie zżyli, gdy w przeciwstawieniu niektórzy nasi piloci poznawali płatowce dopiero podczas rajdu — to jednak możemy mieć jedynie słowa uznania tak dla pilotów, jak i dla mechaników.

Nie od rzeczy będzie przypomnieć na tem miejscu, iż np. kpt. Bajan przeleciał jednego dnia 1518 km nad terenem trudnym pod względem atmosferycznym, bo nad Hiszpanją; że Płonczyński na płatowcu ze słabym, bo 40-okonnym silniku, w ciągu jednego dnia przeleciał 1326 km, że kpt. Dudziński na płatowcu uszkodzonym dokończył rajd, że kpt. Babiński, mimo choroby, doleciał do Berlina, że st. sierż. Muślewski, lecąc już na szarym końcu, doleciał do Berlina, wykazując tem wielkie wyrobienie sportowe.

Nie należy też zapomnieć i o towarzyszach pilotów, od których wytrwałości, sumienności i znajomości technicznej zależało tak wiele. To też nie można nie wspomnieć tu nawisk: inż. Korbla, kpt. Wojciechowskiego, sierż. Pokrzywki, sierż. Gajewskiego i sierż. Karpińskiego.

Wnioski z udziału naszego w Challenge'u należy wyciągnąć w trzech dziedzinach.

Tak więc, o ile chodzi o płatowce, które nie pozostają tak znacznie w tyle, co do konstrukcji, w porównaniu z płatowcami zagranicznemi, — winny być one na przyszłość wykonane o wiele wcześniej, pozatem wydaje się niedopuszczalnem, aby w tak poważnej międzynarodowej imprezie mogły brać udział prototypy, mające wylatane zaledwie po parę godzin. Płatowce winny być lepiej przystosowane do warunków konkursu, co, ma się rozumieć, jest głównie zależnie od funduszów, któremi będzie można dysponować.

Co do silników, to, obawiam się, że zawsze będą pewne niedociągnięcia, o ile nie dojdziemy wreszcie do silnika krajowego, który będziemy mogli odpowiednio przygotować do ciężkich warunków rajdu i otoczyć opieką własnej obsługi.

Jedynie co do materjału ludzkiego możemy być spokojni, że, o ile damy pilotom i mechanikom możność dłuższego treningu w celu gruntownego poznania płatowca i silnika, to nie zawiodą oni pokładadanych w nich nadziei, tak jak już nie zawiedli.

Wniosek ogólny przy zreasumowania trzech wyżej przytoczonych: o ile mamy brać udział w Challenge'u 32 roku, to jest to już ostatnia chwila, aby zacząć się konkretnie zastanawiać kogo i na czem wyślemy.

Tyle, o ile chodzi o udział nasz na terenie zagranicznym. Zkolei przejdziemy do dwóch konkursów krajowych.

Na pierwszem miejscu z pośród nich omówimy najważniejszą polską imprezę 1930 roku, to znaczy III-ci Krajowy Konkurs Awionetek.

Niewątpliwie żałować należy bardzo, iż III-ci K. K. A. nie odbył się przed Challenge'em. Byłaby to najodpowiedniejsza eliminacja przed wystąpieniem na arenie międzynarodowej. Należy życzyć, aby w ten sposób ułożyło się na przyszłość, chociaż muszę się zastrzec, iż wnioski z wyników, osiąganych na konkursie krajowym, należy wyciągać z największą ostrożnością i nie suggerować się klasyfikacją, opartą na regulaminie częstokroć zasadniczo różnym od regulaminu Challenge'u.

III-ci K. K. A. zebrał na starcie pokaźną liczbę 19-u płatowców. W czasie prób został wyeliminowany — 1, w czasie rajdu — 3, sklasyfikowanych zostało 15 płatowców, rajd zaś ukończyło — 13.

Na 19 awionetek startujących było 13 typów, w tem 11 typów wystawiło po 1-ym płatowcu, zaś 2 typy po 4 sztuki.

Konkurs posiadał wybitne cechy eliminacji płatowców w dziedzinie użytkowności, ekonomji i wyposażenia turystycznego *). Najlepszym dowodem tego jest fakt, iż rajd, który byłby najlepszym polem do rywalizacji pilotów, był w regulaminie ujęty w ten sposób, iż stał się jedynie poważną próbą użytkowności płatowców uczestniczących w konkursie i przystosowania ich do normalnej turystyki w jaknajszerszym tego słowa znaczeniu, a więc przy różnych warunkach atmosferycznych i z lądowaniem na lotniskach nowych i nieznanych, natomiast szybkość była zupełnie wyeliminowana.

III-ci K. K. A. był imprezą udaną pod względem organizacyjnym. Dostarczył on wiele materjału cennego, o ile chodzi o istniejące płatowce i ich porównanie, odbył się z dużą regularnością i bez wypadku (jedyną ofiarą był koń), a pozatem, o ile chodzi o sport na terenie klubów, to przyniósł on bardzo ważną rzecz dla dalszego jego rozwoju, mianowicie wyszkolił rajdowo i przygotował do dalszych wystąpień w tej dziedzinie, może już nawet na terenie międzynarodowym, nowy zastęp pilotów klubowych, jakiemi niewątpliwie stali się: inż. Grzeszczyk, inż. Drzewiecki, inż. Rogalski, Sołtykowski i Sido. Zdali oni wszyscy jaknalepiej egzamin z tych cech, jakie winien posiadać pilot turystyczny, dając z siebie typ pilota wytrawnego, spokojnego i o dużej ambicji sportowej.

W III-im K. K. A. brały udział prawie wszystkie kluby lotnicze z Aeroklubem Akademickim Warszawskim na czele (AAW—6 pł; AAK—5 pł; AAP, AAWil i PWS po 2; ARP i AAL po 1) i niewątpliwie rajd, który trwał blisko tydzień, zbliżył do siebie bardzo, na tle szlachetnej rywalizacji, tak uczestników, biorących udział, jak też i tych wszytkich, z którymi zawodnicy zetknęli się na etapach.

Drugiemi zawodami o charakterze konkursu, o urozmaiconym regulaminie, był II Lot Południowo-Zachodniej Polski, organizowany, jak i w roku poprzednim, przez Aeroklub Akademicki w Krakowie. W porównaniu z rokiem zeszłym regulamin przewidywał możność uczestniczenia w konkursie jedynie płatowców sportowych, w myśl zastrzeżeń F. A. I.

Przewodnią myślą regulaminu było uzyskanie największej szybkości na trasie krótkiej, lecz trudnej. Trasa ta w roku ubiegłym przedstawiała specjal-

---

*) Z tym poglądem niezupełnie godzi się Redakcja, o czem w Nr. 4 z r. z.

ne trudności ze względu na cieżkie warunki atmosferyczne, mimo to jednak, na 7 płatowców, które rozpoczęły rajd, ukończyło go 5, przyczem zwycięzcą został poraz drugi por. F. Żwirko na RWD—2.

Lot Południowo-Zachodniej Polski stał się już tradycyjnemi zawodami dorocznemi i dobry regulamin (w roku zeszłym niesłuszne było uzyskiwanie punktów dodatnich za większą wagę własną płatowca), podany wcześniej do wiadomości przyszłych uczestników, stworzy z nich teren do dalszego porównania tak własności płatowców, jak i pilotów w szczególności.

W tem miejscu chciałbym podkreślić i zwrócić uwagę na fakt, który moim zdaniem należy poddać dyskusji i wyciągnąć z niej pewne wnioski na przyszłość. Należałoby bowiem ustanowić pewne klasy pilotów, powiedzmy w zależności od ilości godzin wylatanych.

Umożliwi to startowanie obok takich asów, jakimi są Żwirko, Orliński, Giedgowd, Grzeszczyk i inni, pilotom zupełnie młodym, którzy stawiają dopiero w tej dziedzinie pierwsze kroki.

O ile rajd podczas III-go K. K. A. eliminował szybkości, o tyle rajd w Locie P.-Z. P. odgrywał dużą rolę właśnie dzięki szybkości, która wpływała na ostateczną punktację, ta zaś zależy od czynników, które pilot nabiera z biegiem lat treningu.

Zresztą wiem, iż pewne próby w celu zrównania pilotów starszych i młodych były już poczynione w bieżącym roku, chodzi więc o dalsze przedyskutowanie słusznej zasady.

Dwa te konkursy krajowe, które z każdym rokiem ściągają coraz większą ilość płatowców i są najlepszym sprawdzianem rozwoju sportu w ciągu ubiegłego roku, nie zamykają w r. 1930 listy wszystkich konkursów.

Oto Aeroklub Akademicki w Warszawie zorganizował poraz pierwszy konkurs młodych pilotów, który jakkolwiek nie zebrał większej liczby zawodników i nie wzbudził jeszcze oczekiwanego zainteresowania wśród najmłodszych pilotów, niewątpliwie jednak odegra w przyszłości dużą rolę w dziedzinie wyszkolenia pilotów klubowych i da możność jaknajwcześniej zapoznać się z kandydatami na przyszłych zawodników konkursowych.

ZLOTY I RAJDY.

Poza wyżej opisanemi konkursami krajowemi i zagranicznemi, braliśmy udział w maju r. z. w zlocie do Brna, gdzie kpt. Halewski zajął 2-e miejsce, a pięć płatowców, które odwiedziły najbliższych naszych sąsiadów miały za zadanie zaprezentować stan naszego lotnictwa sportowego. Wizyta ta wpłynęła na zawiązanie kontaktu między dwoma pokrewnemi instytucjami i na dalszą współpracę ich na tym terenie. Co do zlotów krajowych, to odbył się w sierpniu Zlot Podhalański, w związku z uroczystością otwarcia lotniska w Nowym Targu. Z powodu zaangażowania się płatowców sportowych w innych imprezach, niewielu miało możność uczestniczenia w tym Zlocie. Pierwsze miejsce zajął kpt. Halewski, przebywając około 900 km na starym Moth'ie z jeszcze starszym silnikiem. Dalsze miejsca zajęli: p. Skórzewski oraz mjr. Makowski.

Co do rajdów, wykonanych w ciągu 1930 r., to jakkolwiek indywidualnych wyczynów w tej dziedzinie możemy zanotować niewielką ilość, to jednak, jeśli weźmiemy ilość przelecianych kilometrów przez polskich zawodników na rajdach w Międzynarodowym Konkursie Awionetek (73.000 km) oraz w 3-im K. K. A. (50.000 km), widzimy, iż w tej dziedzinie posunęliśmy się bardzo naprzód.

Z rajdów indywidualnych należy zanotować: lot inż. Drzewieckiego na trasie Boulogne Sur Mer — Berlin — Warszawa — 1500 km, oraz rajd inż. Drzewieckiego i inż. Wigury Warszawa — Londyn — Warszawa — 3400 km. Obydwa rajdy odbyły się na płatowcu RWD—4.

Pozatem dokonano wiele drobnych rajdów krajowych na przestrzeni od 150 km do 600 km na łączną ilość około 16.000 km. Gdy zsumujemy wyżej zestawione cyfry i dodamy pewien procent (5.000 km) na rajdy niezanotowane: p. Skórzewskiego, kpt. Babińskiego i innych — otrzymamy cyfrę imponującą.

Zamykając całą działalność sportową, z przykrością stwierdzić musimy, iż próby pobicia rekordu długodystansowego w kategorji jednomiejscówek (waga do 350 km), dokonane przez Lubelski Klub Lotniczy na awionetce DUS—3 z silnikiem Walter 85 KM., nie powiodły się i w ten sposób rok 1930 nie przyniósł nam nowego sukcesu w tej dziedzinie na arenie międzynarodowej.

Sumując wyniki, osiągnięte w 1930-ym roku, nie sposób nie poruszyć kwestji mistrzostw w dziedzinie sportu lotniczego. Nie twierdzimy, iż w roku zeszłym można było ustanowić tą, tak konieczną, ostateczną eliminację, gdyż wiemy dobrze, iż jedne kluby otrzymały płatowce sportowe dopiero na III K. K. A., inne były jeszcze w stadjum organizacyjnem lub też zaangażowane w organizowaniu specjalnej pracy z dziedziny lotnictwa, jak np. A. A. L. — szybownictwo. Natomiast podkreślamy jeszcze raz konieczność ustanowienia w przyszłości mistrzostw lotniczych. Mistrzostwa te należy podzielić na trzy zasadnicze dziedziny: mistrzostwo klubu, pilota i płatowca zwycięskiego.

O ile chodzi o mistrzostwo klubu, to, z wyżej podanych powodów, bylibyśmy w wielkim kłopocie wysuwać którykolwiek z klubów na czoło przed innemi. Gdy mówimy jednak o pilotach, to nie sposób nie wymienić dwóch nazwisk pilotów, rywalizujących ze sobą w sezonie sportowym 30 r., a mianowicie: por. F. Żwirko (udział w Konkursie Międzynarodowym; I-e miejsce w II Locie P.-Z. P.; I-e miejsce w III K. K. A.) oraz kpt. I. Giedgowda, (sklasyfikowanie w Konkursie Międzynarodowym, II-e miejsce w II Locie P.-Z. P. oraz III-e miejsce w III K. K. A.). Ostateczna klasyfikacja uzależniona byłaby w tym wypadku od ilości punktów, osiągniętych za wyniki w poszczególnych imprezach i rozklasyfikowanie ich między sobą.

Co do zwycięskiego płatowca, to wysunąć trzeba na czoło znowu awionetkę RWD—2, która święciła triumfy na Międzynarodowym Konkursie Awionetek, w II K. K. A., w II L. P.-Z. P. oraz w innych rajdach i zlotach krajowych i zagranicznych.

Jerzy Wędrychowski.

SPRAWOZDANIE FINANSOWE KLUBÓW LOTNICZYCH ZA ROK 1930*)

K L U B	Aeroklub Akadem. w Warszawie	Aeroklub Akadem. w Krakowie	Aeroklub Akadem. we Lwowie	Aeroklub Akadem. w Poznaniu	Aeroklub Akadem. w Wilnie	Śląski Klub Lotniczy	Lubelski Klub Lotniczy	Wielkopolski Klub Lotników	Stołeczny Klub Lotniczy	Łódzki Klub Lotniczy	Klub Lotniczy P. W. S.	Razem w r. 1930	Sumy z r. 1929
Wpływy													
1. Wpisowe i składki członkowskie . . .	12,580	3,401	3,943	917	3,614	1,983	2,301	261	1,224	1,180	2,341	33,745	22,026
2. Imprezy, opłaty, dochody nadzw. . . .	3,180	—	799	8,892	2,400	1,799	8,140	1,285	—	—	668	27,163	—
3. Subwencje Minist. Komunik	16,973	12,715	34,684[1])	21,067	20,940	10.162	9,745	3,000	5,500	—	6,530	141,316	89,163 (poz. 3 i 4)
4. Inne subwencje państwowe	—	—	—	—	—	—	—	1,000	—	—	—	1,000	
5. Subwencje samorządów	—	700	—	500	—	—	—	—	—	—	—	1,200	4,200
6. Subsydja L. O. P. P.	5,200	23,420	8,250	8,633	8,122	6,000	3,000	—	2,000	10,000	1,000	75,625	32,797
7. Subsydja oraz ofiary instyt. i osób niewymienionych wyżej	550	9,531	200	1,500	855	2,842	—	1,417	—	17,000[2])	—	33,895	17,817 łącznie z poz. 2 (poz. 7 i 8)
8. Inne wpływy łącznie z gotówką z dn. 31.XII.1929	357	11,757	14,999	11,548	1.848	892	4,503	1,538	84	2,994	1,999	52,519	
9. Wierzytelności	—	—	—	11,643	—	—	13,655	—	—	—	—	25,298	—
Razem.	38,840	61,524	62.875	64,700	37,779	23,678	41,344	8,501	8.808	31,174	12,538	391,761	171,003
Wydatki													
1. Zakup nowego sprzętu	12,730	32,156	18,005	41,448	7,888 (poz. 1 i 2)	6,000	13,498	—	1,800	—	800	134,325	34,057
2. Konserwacja sprzętu użytkowanego . .	5,052	532	826	720		—	3,456 (poz. 2 i 3)	840	2,080	—	6,348	16.398	69,119 (poz. 2 i 3)
3. Szkolenie i trening pilotów	9,500	15,281	8,740	16,028	13,692	8,419		180	458	503	2,298	78,555	
4. Konkursy i raidy (organiz. i udział) . .	4,250	3,941	421	1,097	1.870	—	15.811	—	—	—	1,552	28,942	7,238
5. Szybownictwo	—	—	25,673	—	—	—	—	—	—	—	—	25,673	4.000
6. Administracja	3,350	4,899	1,565	4,342	1,993	3,811	2,183	7,094	806	1,277	657	31,977	19,879
7. Inne	2,660	1,636	5,246	816	11,292	5,386	788	200	—	24,192[3])	560	52,776	6,070
8. Stan kasy	1,288	3,079	2,399	249	1,044	62	356	187	3,664	5,202	323	17,853	30,640
9. Długi	—	—	—	—	—	—	5,252	—	—	—	—	5,252	—
Razem.	38,840	61,524	62,875	64,700	37,779	23,678	41,344	8,501	8,808	31,174	12,538	391,761	171,003

*) Sprawozdanie Kl. Lubelskiego obejmuje okres dłuższy—do dn. 15.II.1931 (włączone są więc Lubelsko-Podl. Zawody), zaś sprawozdanie A. A. w Warszawie—3 kwartały. [1]) Z tego połowa na szybownictwo. [2]) Subsydjum Pow. Kom. Fund. Samolotu im. marsz. Piłsudskiego—na budowę szkoły pilotów. [3]) Budowa pomieszczeń dla Centrum PWLotn. w Łodzi.

SZCZEGÓŁOWE SPRAWOZD. RACHUNKOWE AEROKLUBU RZECZP. POLSKIEJ

z sum otrzymanych i wydatkowanych w czasie od 15 grudnia 1927 r. (założenie A. R. P.) do dnia 31 grudnia 1930 r.

		Wydatki	Wpływy
I. Składki członkowskie			
1. Wpływ ze składek wpłaconych przez członków oraz kluby lotnicze	24.084.—		
2. Zaległe składki od członków i klubów lotn. do 1930 r. włącznie	45.300.—		69.384.—
3. Zwrot wpisowego		50.—	
II. Dyplomy i licencje			
1. Wpływ z opłat za wydane przez A. R. P. międzynarodowe dyplomy pilota oraz licencje sportowe			3.586,40
2. Wydano na druk dyplomów i licencyj oraz różnych blankietów w związku z wydawaniem dyplomów		2.876,25	
III. Subsydja, członkowie wspierający			
Otrzymane subwencje na urządzenie lokalu klubowego, wpisy członków wspierających oraz inne subwencje . . .			131.400.—
IV. Koszty administracyjne			
1. Opłaty wpisowego do F. A. I.	2.527,15		
2. Druk biuletynów A. R. P. w Locie Polskim, honorarja redaktorskie oraz prenumerata dla członków	16.816,73		
3. Wynagrodzenie pracowników, wydatki kancelaryjne, druki, instalacje i opłaty telefonów, wyjazdy służbowe, opał, światło i t.p.	50.187,13	69.531,01	
V. Zawody (różne zawody 1928 r.)			
A. 1) Otrzymano na wydatki różnych zawodów 1928 r. . .			7.428,46
2) Wydano na różne zawody 1928 r.		6.058,75	
B. Międzynarodowe Zawody Balonowe 1929 r.			
1) Wpływy			27.426,14
2) Wydatki		24.125,07	
C. Międzynarodowy Raid Awionetek			
1) Wpływy			186.396,83
2) Wydatki		210.743,30	
D. Lot Małej Ententy i Polski			
1) Wpływy			69.042,32
2) Wydatki		56.902,62	
E. Lot Południowo-Zachodniej Polski			
1) Wpływy			3.500.—
2) Wydatki		2.800.—	
F. 3 Krajowy Konkurs Awionetek			
1) Wpływy			10.415,68
2) Wydatki		9.554.56	
VI. Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki w Poznaniu			
1) Wpływy			10.150.—
2) Wydatki		6.965,36	
VII. Procenty			
%% od konta czekowego P. K. O.			375,73
VIII. Sumy przechodnie			
Wydatki do rozliczenia		600.—	
IX. Ruchomości biurowe			
Wydano na zakup ruchomości biurowych oraz zegarów kontrolnych		6.103,55	
X. Lokal klubowy			
Remont oraz urządzenie lokalu klubowego		140.009,33	
		536.319,80	519.105,56
XI. Komisja Lotnictwa Sportowego			
1) Wpływy dla Komisji Lotn. Sport.			30.899,78
2) Wydatki Komisji Lotn. Sport.		14.946,47	
		551.266,27	550.005,34
W wykazanej ogólnej sumie wydatków na 551.266,27 zł. mieszczą się rachunki, które w dn. 1. I. 31. nie były jeszcze uregulowane, na ogólną sumę	31.323,57		
oraz rachunki uregulowane wekslami własnemi na . . .	17.000.—	48.323,57	
Rzeczywista suma wydatków do 1. I. 1931		502.942,70	
W wykazanej ogólnej sumie wpływów na 550.005,34 zł. mieszczą się różne sumy należne A. R. P., a w dniu 1. I. 31 nieuregulowane			46.482,29
Rzeczywista suma wpływów do 1. I. 31			503.523,05
Stan kasy w/g bilansu	125,79		
Stan w P. K. O. w/g bilansu	454,56	580,35	
		503.523,05	503.523,05

O MOŻLIWOŚCI UTRZYMANIA SAMOLOTU TURYSTYCZNEGO

W trzecim i szóstym numerze „Lotu Polskiego" ukazały się artykuły pp. S. A. i B. Skórzewskiego, traktujące o kosztach utrzymania samolotu turystycznego. Problem posiadania własnych samolotów turystycznych staje się coraz bardziej palący, ze względu na silny, żywiołowy nawet rozwój lotnictwa sportowego i zwiększające się stale zastępy pilotów turystycznych, wyszkolonych w klubach lotniczych. Pełny rozwój osiągnie lotnictwo sportowe dopiero wtedy, gdy samoloty turystyczne będą takąż koniecznością dla przeciętnego obywatela, jak obecnie samochody. Dotychczas, niestety, samolot prywatny traktowany jest jeszcze tak przez władze, jak i przez ogół społeczeństwa, jako wysoki luksus, a właściciel tegoż jako bogacz. Na dowód tego poglądu przytoczę fakt, że w roku ubiegłym VI Urząd Skarbowy w Warszawie nie uwierzył memu zeznaniu o dochodach, podwyższając je w swej wyobraźni znacznie, a na moją reklamację odparł: „Przecież mamy poufne informacje, że pan kupił sobie samolot, a więc dochody pańskie muszą być znacznie większe, niż przeciętnego obywatela". Wytłumaczenie, że samolot może być tańszy od samochodu, zajęło mi sporo czasu i zużyło wiele energji, którą mógłbym wyzyskać znacznie dla mnie korzystniej.

Ministerstwo Komunikacji nie daje posiadaczom samolotów prywatnych, członkom klubów lotniczych, żadnych zniżek opłat startowych, każąc słono płacić za używanie lotniska, na którego dziurach łamią się podwozia i uszkadzają opony kół.

Przechodzę jednak do zagadnienia, w jaki sposób można dojść do posiadania własnej maszyny sportowej, nie będąc zamożnym. Otóż każdy młody człowiek, o ile nie jest wyjątkową jednostką, ma od wczesnej młodości rower, kupiony na raty za ciężko uciułane pieniądze i jeździ na nim z zapałem, godnym lepszej sprawy, dopóki nie zbierze pieniędzy na motocykl. Potem zdobywa z trudnością tenże wehikuł, trajkotem pogardliwie przez samochodziarzy zwany i upaja się pędem niedozwolonej, szybkiej jazdy, marząc w przerwach o pożyczonym, lub nawet własnym samochodziku.

„Dla chcącego niema nic trudnego" — mówi słusznie przysłowie, więc, by nie podkopywać autorytetu przysłowia, młody adept sportu motorowego w latach dalszych zawsze do samochodu dojdzie. Jest to tylko kwestja czasu i wytrwałości. A potem nie może on już obyć się bez tego racjonalnego środka komunikacji, przekonywując się ze zdumieniem, że jest on tańszym w użyciu od tramwaju, nie mówiąc już o taksówkach. A dalej, co śmielszy sięga, zpoczątku myślą tylko, do przestworzy, zapisuje się do klubu lotniczego, przygląda się samolotom, a czasem nawet przeleci się, jako pasażer. Powietrze pociąga go coraz bardziej i wkońcu, doczekawszy swej kolejki, przechodzi kurs pilotażu, uzyskując licencję Min. Komunikacji. Nie mówię o tych szczęśliwcach, którzy idą do wojskowej szkoły lotniczej, gdyż nie każdemu dano służyć w lotnictwie — dostają się tam jedynie najbardziej odpowiednie jednostki; lecz wspominam o tych, którzy traktują nadal lotnictwo z punktu widzenia sportu i użyteczności. Dla nich staje się niezbędnem posiadanie własnego samolotu, gdyż kluby, przy skromnych funduszach, nie są w możności udzielać maszyn na każde życzenie i we wszelkim czasie. Maszyny klubu traktowane są, narazie, jako narzędzia treningu, doskonalenia się w lataniu i przeszkalania na inne typy. Muszą one obsłużyć wszystkich pilotów, a to zużywa je i pociąga znaczne koszty, dając stosunkowo zbyt mało korzyści poszczególnym jednostkom, pragnącym używać samoloty narówni z samochodami.

Najczęściej słyszy się, że samolot turystyczny jest bardzo drogi, że brak w Polsce dobrych samolotów sportowych, że koszty utrzymania są niezmiernie wysokie, niewspółmierne z kosztami używania samochodu i t. p. Otóż na własnej kieszeni sprawdziłem, że jest to pojęcie zgruntu mylne, gdyż samolot turystyczny, posiadany przez członka klubu lotniczego, jest znacznie tańszy w utrzymaniu od własnego samochodu, ale tylko, podkreślam, dla członka klubu. Samoloty turystyczne polskiej konstrukcji przewyższają wiele doskonałych zagranicznych, tak pod względem typu, jak i solidności wykonania, podczas gdy samochodów sportowych polskiej konstrukcji i wykonania jeszcze w handlu nie mamy. Polskie silniki o małej mocy zapowiadają się dotychczas jaknajlepiej i zostaną zapewne już w roku bieżącym wprowadzone na rynek. Brak jeszcze prawnych możności propagowania racjonalnej turystyki z powodu ograniczenia miejsc lądowania, lecz spodziewać się należy, że Ministerstwo Komunikacj, w zrozumieniu poważnej roli turystyki lotniczej, ograniczenia te zniesie, gdyż nie mają one właściwie celu wobec mnóstwa sposobów na ich obejście prawne. Tak więc otwierają się bardzo szerokie horyzonty dla lotnictwa turystycznego, które w interesie państwa należałoby otoczyć jaknajtroskliwszą opieką. Wszak posiadacz prywatnego samolotu przestaje obciążać budżet państwowy w takim stopniu, jak piloci klubów lotniczych, latający na maszynach klubowych, a lata w dużej mierze na własny koszt.

Czynniki rządowe baczną uwagę zwracają na tę kategorję pilotów, czego wyraźnym dowodem jest podniesienie kwestji t. zw. „Funduszu awionetkowego", służącego do umożliwienia lotnikom nabywania awionetek na raty.

Kalkulacja utrzymania samolotu sportowego, dokonana przez pp. A. i S. w Nr. 3 „Lotu Polskiego", według mego zdania, jest zła, gdyż podaje sumy znacznie wygórowane. Oczywiście, po przeczytaniu tej kalkulacji, nikt nie zechciałby kupić samolotu, gdyż byłaby to przyjemność zbyt kosztowna nawet dla bogatego człowieka. Natomiast uważam za bardzo dokładną kalkulację jednego z właścicieli samolotów, p. B. Skórzewskiego, członka A. W., którego obliczenia są bardzo zbliżone do rzeczywistości. Nadmienić muszę jednak, że p. Skórzewski mieszka

stale w Zbąszyniu i tam hangaruje stale swą awionetkę, więc nie korzysta on z pomocy klubu lotniczego. Pomoc ta zmienia poważnie sumy, wydane na utrzymanie prywatnej maszyny na korzyść posiadacza, a mianowicie:

Odpadnie suma na docieranie zaworów	zł.	1.100.—
Odpadnie hangarowanie	„	1.250.—
Suma na remonty silnika zmniejszy się o częściowe wynagrodzenie montera, t. j. o około	„	800.—
Odpadnie wynagrodzenie mechaników za nadzór, oraz składka klubu lotniczego, gdyż byłaby ona i tak płacona, t. j. łącznie około	„	350.—
Razem . . .	zł.	3.500.—

Pozostaną natomiast wydatki na okres 5 lat:

1 generalny remont silnika w klubie około	zł.	700.—
2 remonty i malowanie płatowca w klubie około	„	1.000.—
5 lat kontroli „Veritas'u" około .	„	500.—
5 lat ubezp. od odpow. cyw. około .	„	1.000.—
Różne	„	200.—
Razem około . .	zł.	3.400.—

Za 6.000 zł. można zawsze, po pięciu latach sprzedać samolot, z warunkiem jednak, że będzie on starannie utrzymany, czyli, że kupując awionetkę krajową z silnikiem za 18.000.— zł., mamy do zamortyzowania przez 5 lat sumę zł. 12.000.—, a więc rocznie zł. 2.400—, co po przeliczeniu na godzinę lotu, przy 150 godzinach rocznie, da nam zł. 16 za godzinę lotu.

Powyższe liczby mogą być takie niskie dlatego, że klub daje w zasadzie bezpłatnie: hangarowanie, ubezpieczenie od ognia w hangarze, obsługę startową, poważną pomoc w remontach, drobne naprawy bezpłatnie, oraz pewną pomoc w materjałach pędnych. Nie zapominajmy, że posiadacz własnej maszyny nie obciąża swą osobą kontygentu lotów klubowych i dlatego otrzymywać może ekwiwalent w postaci benzyny i oliwy na około 60—70 godzin lotu rocznie, nie licząc zawodów lotniczych, na które klub materjały pędne dostarcza w 100%. Pozostałoby więc w wydatkach rzeczowych:

Benzyna i oliwa na 80 godzin — około	zł.	1.700.—
Opłaty za starty i lądowania (bez użycia nieistniejącej zresztą pomocy startowej M. K.)	zł.	144.—
Razem . . .	zł.	1.844.—

Rocznie więc wydać należy sumę:

Konserwacja i ubezpieczenie od odp. cyw.	zł.	680.—
Wydatki na lot	„	1.844.—
Razem . . .	zł.	2.524.—
Amortyzacja maszyny	zł.	2.400.—
Razem . . .	zł.	4.924.—

Ponieważ kalkulacja przeprowadzona jest w stosunku do 150 wylatanych godzin rocznie, koszt 1 godziny lotu wyniesie:

Bez amortyzacji awionetki około zł. 17.—
Z amortyzacją awionetki około „ 33.—

Przyjmując, iż dobra polska awionetka, jak wykazał III Krajowy Konkurs Awionetek, robi średnio około 140 km/godz., uzyskamy koszt przelotu 1 km:

Bez amortyzacji maszyny 12,143 grosza
Z amortyzacją maszyny 23,57 „

Porównywując powyższe liczby z obliczeniem p. Skórzewskiego, możemy łatwo zrozumieć, jak ważną rolę w utrzymaniu prywatnego samolotu turystycznego odgrywa przynależność do klubu lotniczego.

Koszt 1 km.	Bez pomocy klubu	Z pomocą klubu
Bez amortyzacji maszyny	20 gr.	13 gr.
Z amortyzacją maszyny	45 „	24 „

Szanowni Czytelnicy zarzucą mi zapewne, że obliczenie kosztów bez amortyzacji jest zgoła zbędne, gdyż trzeba przecież wydać pieniądze na zakup samolotu, lecz ja, jako niepoprawny optymista, liczę poważnie na „Fundusz awionetkowy", który kwestję amortyzacji postawiłby odrazu w zupełnie innem świetle.

Obecnie mam możność udowodnić, że koszt jazdy samochodem jest rzeczywiście większy od kosztu latania na awionetce. Dla przykładu oprę się na kalkulacji, przeprowadzonej przezemnie do celów urzędowych Komisarjatu Rządu m. st. Warszawy, która wykazuje koszt przejechania 1 km na słabej i taniej maszynie typu popularnego w sumie 40 groszy, z warunkiem prowadzenia jej bez szofera i zużywania nie wyżej 11 litrów benzyny na 100 km.

Z powyższych obliczeń, opartych zresztą na praktyce, wynika, że kalkulacja pp. S. i A., aczkolwiek zupełnie słuszna i ścisła z teoretycznego punktu widzenia, w praktyce okazuje się nierealna. Dlatego też sądzę, że autorowie ci, znani w sferach lotniczych, jako pierwszorzędni fachowcy spraw lotniczych i wysoce zasłużeni na polu popierania lotnictwa sportowego, nie wezmą mi za złe, że staram się tak usilnie o nieodstraszanie przyszłych posiadaczy samolotów prywatnych przed ich nabywaniem, gdyż przecież wysokie koszty latania napewno do powiększenia liczby sportowców i turystów lotniczych nie przyczynią się. Potęga klubów lotniczych, tak moralna, jak i materjalna, opiera się przedewszystkiem na ilości ich członków, w interesie więc każdego posiadacza prywatnej maszyny, tak obecnego jak i przyszłego, jest zrzeszanie się w klubach, które dają poważne możliwości posiadania własnej maszyny. Dodam jeszcze, że szkolenie kandydata, będącego właścicielem samolotu turystycznego, jest znacznie tańsze dla niego, niż dla innego kandydata, co również stanowić może poważny bodziec dla przyszłych właścicieli awionetek.

Na zakończenie pozwolę sobie zaapelować do czynników, mających decydujący wpływ na kształtowanie się lotnictwa turystycznego, by nie patrzyli na nie, jak na wybryk bogatych próżniaków, żądnych nowych i silnych emocyj, lecz by pamiętali zawsze o haśle, które ożywia poczynania i wysiłki klubów lotniczych, władz, organizatorów i pionierów lotnictwa sportowego, a mianowicie o haśle: „Lotnictwo dla wszystkich", które ściśle łączy się z hasłem Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej: „Silne lotnictwo — silna Polska". **R.**

WARUNKI POPIERANIA INDYWIDUALNEGO ZAKUPU AWIONETEK

(Wstęp do dyskusji szczegółowej)

Forma i zasady popierania ze strony czynników rządowych zakupu awionetek przez poszczególne jednostki, uprawiające sport lotniczy, nie są jeszcze dostatecznie przedyskutowane i nie są jeszcze zdecydowane przez te miarodajne czynniki.

Rozważenie i omówienie tej sprawy ma znaczenie nietylko chwilowe, t. j. w stosunku do wydatkowania na ten cel sum przewidzianych w tegorocznym budżecie, lecz również mieć może znaczenie duże na przyszłość.

Zależnie od przeprowadzenia akcji tej, zapoczątkowanej przez Min. Komunik. w dobrze zrozumianym interesie rozwoju w Państwie sportu lotniczego, i zależnie od jej wyników — przyszłe preliminarze budżetowe albo będą w tej pozycji się zwiększać, albo też maleć — lub wreszcie znikną zupełnie.

Jasnem jest, że Min. Komunikacji nie może nikomu robić prezentów kosztem Skarbu Państwa. Choćby to był bardzo zasłużony dla Państwa i lotnictwa pilot i zasługiwał na nagrodę swej działalności, ponieważ, formalnie rzecz biorąc, do tego celu służą inne środki i inne formy.

Koniecznem jest zatem znalezienie takiej formy subsydjowania zakupu indywidualnego awionetek, aby odpowiadała ona, przedewszystkiem, następującym wymaganiom:

1. Dawała gwarancję, że pieniądze rządowe przyczynią się do podtrzymania krajowego przemysłu lotniczego.
2. Że dzięki nim przybędzie w Kraju kilka czy kilkanaście dobrych, t. j. zupełnie odpowiadających swemu przeznaczeniu — awionetek.
3. A wreszcie, że zakupiona awionetka będzie istotnie służyła stuprocentowo sportowi i turystyce, a nie będzie tylko zaspokojeniem osobistych ambicyj jednostki.

Uczynienie zadość dwóm pierwszym wymaganiom jest stosunkowo proste, bo ogranicza się do formalnej wyłącznie strony (mówiąc naturalnie o awionetce, bez silnika).

Znacznie trudniejsza sprawa jest z warunkiem trzecim, obejmującym wiele spraw bardzo skomplikowanych. Koniecznem jest postawienie — w związku z tem zagadnieniem — szeregu pytań.

A więc przedewszystkiem: kto ma uprawnienia do ubiegania się o pomoc państwową w zakupie?

Czy pierwszeństwo mieć mają piloci młodzi, rozpoczynający dopiero uprawianie sportu lotniczego — co zatem idzie, pełni zapału do niego, ale zato mało doświadczeni, czy piloci starzy — co do lat latania, posiadający za sobą wieloletnią praktykę?

Dalej trzeba odpowiedzieć na pytanie: jaką wagę przy decydowaniu przyznania pomocy mieć powinna przynależność kandydata do jednej z organizacyj lotniczych?

Czy wystarczy, jeśli będzie on członkiem ARP? Czy też koniecznem jest udowodnienie, że jest rzeczywistym i czynnym członkiem jednego z klubów lotniczych, a więc organizacyj, uprawiających istotnie i zbiorowo sport i turystykę lotniczą.

Bardzo ważną też sprawą, z punktu widzenia celowości użycia pieniędzy skarbowych, jest sprawa właściwego wykorzystania przez właściciela awionetki, kupionej częściowo, czy w całości dzięki pomocy Państwa.

Koniecznem jest zagwarantowanie latania na tej awionetce, nie kilkunastu czy kilkudziesięciu godzin w roku, lecz minimalnie 100 do 200 godzin rocznie.

Tak samo trzeba zastanowić się nad kwestją pokrywania kosztów lotów.

Czy koszty te będzie obowiązany pokrywać posiadacz awionetki, czy też będą loty jego subwencjonowane?

Po rozstrzygnięciu zagadnień już omówionych, pozostaną jeszcze sprawy zrealizowania przyznanej pomocy. Bo i w tej dziedzinie jest do wyboru sporo ewentualności.

Pierwszem pytaniem byłoby: czy przyznana pomoc ma mieć formę gotówkową, czy być daną w naturze? Niezależnie od tego, czy będzie przyznawaną w 100% wartości awionetki wraz z silnikiem, czy w połowie. Dalej — jakie zastrzeżenia należałoby zrobić co do praw własności, aby uniknąć ewentualnego użytkowania awionetki przez osoby niepowołane lub też sprzedaży — ale to są już sprawy mniej obchodzące szeroki ogół.

W następnym numerze damy odpowiedzi na postawione pytania i naszkicujemy stanowisko w tej sprawie. O ile do tego czasu otrzymamy odpowiedzi na postawione pytania również od Czytelników — coby było bardzo pożądanem ze względu na żywotność sprawy — to mogłoby się to znakomicie przyczynić do wszechstronnego zbadania tych kwestyj i oparcia projektu nietylko na wzorach zagranicznych i zdaniu jednostek — lecz również dałoby odbicie dążeń ogółu. **Rad.**

ZRÓDŁO POTĘGI LOTNICTWA ITALSKIEGO

Lot czternastu wodnosamolotów italskich nad Południowym Atlantykiem nie ma jeszcze dotąd podobnego w historji lotnictwa całego świata. Opierając się na doświadczeniach, zdobytych w tym niezwykłym raidzie, można wysnuć szereg daleko idących wniosków i wskazówek technicznych na przyszłość.

Wspaniały czyn lotników italskich nietylko chlubnie świadczy o żywotności aeronautyki włoskiej, lecz także dowodzi posiadania przez całe spo-

łeczeństwo Italji znamiennej cechy narodów, dążących ku najwyższemu rozwojowi — ducha przedsiębiorczości.

Duch taki w instytucjach rządowych, a zwłaszcza wojskowych — z natury rzeczy biurokratycznych — może do pewnego stopnia zapanować jedynie w czasie wojny, i to pod wpływem wybitnych jednostek kierowniczych. W czasie pokoju duch przedsiębiorczości, nie podlegając groźnym i ostatecznym koniecznościom, najczęściej zanika, nie rozwijając się prawie nigdy. Toteż, mając z nim do czynienia w tych instytucjach dziś — w pierwszym rzędzie szukać musimy przyczyn ogromnej wewnętrznej energji narodu, który tego ducha potrafi ożywić i utrzymać.

W krótkim artykule nie jesteśmy w stanie dość jasno i szczegółowo przedstawić i zanalizować wysokie wartości moralne narodu italskiego, które, jako jeden z dowodów swej mocy, dały raid grupowy przez Atlantyk. Ograniczamy się więc do rozpatrzenia głównych czynników tego zjawiska konsolidacji sił narodowych, z których wyrastają dalsze, o nieogarniętych wprost horyzontach.

Nie analizując w zasadzie zjawisk, związanych z lotnictwem pod kątem widzenia polityki, nie można jednak pominąć — jeśli chodzi o aeronautykę italską — kilku faktów, o wybitnie politycznem podłożu. Lotnictwo italskie cieszy się tak gorącą sympatją i zainteresowaniem społeczeństwa, o jakich my możemy mieć jedynie słabe wyobrażenie. Sympatję tę rząd stara się jeszcze podtrzymać i wzmocnić wszelkiemi siłami. Rząd faszystowski zdołał uczynić z lotnictwa jeden z najważniejszych problemów narodowych. Na drodze do wielkiej, jak dawne Cesarstwo Rzymskie, Italji — jako jeden ze środków (i to środków bodaj najpotężniejszych) — postawił on lotnictwo. W takich okolicznościach nie mogą dziwić nikogo żywiołowe potoki sympatji i miłości, otaczające lotnictwo, zarówno ze strony faszystowskiego społeczeństwa, jak i ze strony rządu i jego dyktatora, Mussoliniego, który sam, zresztą, podczas wojny służył w lotnictwie, tak bardzo przez siebie ukochanem. Aeronautyka jest narzędziem wielkości Italji. Naród oddaje jej swych najlepszych synów. Rząd poświęca jej wszystko, co może.

Czemu to przypisać? Twardy i praktyczny realizm faszystowski trudno posądzać o wyłącznie romantyczny sentyment dla lotnictwa, jeśliby poza tym sentymentem nie ukrywały się daleko idące przewidywania przyszłych realnych korzyści lub nasuwających się konieczności państwowych.

Czynnikiem, o którym mowa, czynnikiem dynamicznym dążności italskich w dziedzinie rozwoju aeronautyki, jest jej doktryna.

Przypadek chciał, że lotnictwo wojskowe, właśnie w Italji, znalazło swego największego teoretyka, generała Douhet. W tym samym czasie, kiedy w Italji powstawał i dochodził do władzy faszyzm, generał Douhet tworzył i rozwijał swoją doktrynę wojenno-lotniczą, która — pod względem potęgi i rozmachu — stała się tem właśnie dla lotnictwa, czem faszyzm dla Italji.

Doktryna Douhet'a, oparta na głębokiej analizie doświadczeń z czasów wojny Europejskiej, jest jednocześnie owocem wielkich zdolności introspekcyjnych swego twórcy. Generał Douhet twierdzi, że ogromne masy i skupienia nowoczesnych armij, prowadzą do fatalnego dla rozwoju kampanji ustalenia się frontów, a więc — do walk pozycyjnych, do „stojącej" wojny, jak je nazywa. Tym sposobem armje nie biją się ze sobą, nie walczą, ale oblegają się wzajemnie. W tym stanie rzeczy nie może być mowy o taktyce i strategji — mówi dalej Douhet. Pozostaje tylko rozgrywka zapasów materjału wojennego, aż do ich zupełnego wyczerpania, lub zniszczenia.

Rozwinąwszy swoją myśl w licznych pracach i studjach, książkach i artykułach, Douhet dochodzi do lapidarnej konkluzji: „Ofensywa w powietrzu, defensywa na ziemi i na morzu".

Z niezwykłą siłą i przekonywującą wymową twórca italskiej doktryny wojennej wykazuje, że przyszły konflikt zbrojny nie będzie powtórzeniem poprzedniego, gdyż armja powietrzna będzie w nim zupełnie nowym elementem, niedającym się porównać z lotnictwem 1914—18 roku.

Rola lotnictwa przyszłej wojny będzie o wiele większa i pomieści w sobie stokroć więcej zadań, niż o tem sądzą ci, którzy przeznaczają mu jedynie obronę narodu na froncie wojennym.

Opierając się na takich przesłankach, generał Douhet stworzył teoretyczną, szczegółową organizację lotnictwa. Żąda on od aeronautyki trzech zasadniczych cech: siły, przedsiębiorczości i nieustępliwości w akcji.

Żadna inna doktryna nie stałaby się równie bliską przywódcom faszyzmu, jak ta właśnie.

„Ponieważ tylko silne lotnictwo może wygrać wojnę — pracujmy dla lotnictwa".

Wprowadzenie tych zasad w życie stało się udziałem i zasługą generała Balbo.

Ten młody, zaledwie 35-letni, uparty, energiczny i pełen zapału szef lotnictwa italskiego zrozumiał odrazu, że stało się ono najpotężniejszem narzędziem wojennem i że dlatego należy mu się w armji miejsce naczelne.

Popierany i zachęcany przez dyktatora Mussoliniego, generał Balbo pracuje z bezprzykładnym rozmachem i sprawnością. Ostatni raid przez Południowy Atlantyk jest jego dziełem. Wykazuje on, do jakiego stopnia właściwym człowiekiem na właściwem stanowisku jest ten młody szef italskiej aeronautyki wojskowej.

Niedawno został przedstawiony parlamentowi Italji projekt wydzielenia lotnictwa z armji, na wzór marynarki wojennej, i utworzenia z niego organizacji zupełnie autonomicznej.

Tak więc lotnictwo italskie posiada wszelkie dane, aby rozrastać się i zyskiwać na sile: jest ono wykładnikiem mocy i żywotności narodu. Otacza je fanatyczna miłość i zapał: posiada ono doskonałą wojenną doktrynę i ludzi, którzy umieją wcielić tę doktrynę w życie. Wkrótce będzie zupełnie samodzielne i niezależne od armji, co da mu wielką swobodę dalszego rozwoju.

Brak mu tylko jednego: pieniędzy. Z chwilą, gdy ten brak zostanie usunięty, lotnictwo Italji może stać się najpotężniejszem w świecie.

J. M.



Potężny wyścig lotniczy narodów obecnie przybrał wzmożone tempo. Lotnictwo w swym rozmachu rozwoju stało się obrazem i miarą postępu kultury narodów. Żaden naród nie zapomina o wyczynach lotniczych, a obecnie niema poprostu dnia, by dzienniki nie przynosiły wiadomości o nowej zdobyczy lotnictwa. Każdy się spieszy, by pokazać światu nową zdobycz i tem samem swój postęp.

Nasze lotnictwo sportowe wyszło już z niemowlęctwa i staje się wzorem dla innych. Jesteśmy już dziś na takim poziomie, że stawać musimy w szeregu tych, o których mówi się, może jeszcze nie z zachwytem, ale już z poważnem uznaniem.

Toteż imieniem Aeroklubu Warszawskiego podjąłem chętnie inicjatywę Zarządu Gł. L. O. P. P. zorganizowania lotu zimowego do Estonji z okazji powstawania tam ligi lotniczej. Raid miał się odbyć na samolotach krajowych, w terminie jaknajkrótszym.

Podobała mi się okazja wykonania lotu zimą. Miałem już pewne doświadczenie w lataniu zimą z czasów wojny oraz z 1929 r., kiedy podczas międzynarodowych zawodów narciarskich w Zakopanem zorganizowałem loty awionetki klubowej w ciężkich warunkach zimowych (około 40° mrozu). Wówczas pilot Bargiel wykonał piękną propagandę dla rozwijającego się lotnictwa sportowego.

Doświadczenie kazało mi przygotować się na ciężkie warunki zimy oraz różnice opadów (narty, czy koła?). Przez dwa tygodnie lutego studjowaliśmy z por. Żwirko warunki meteorologiczne i przekonani byliśmy, że ustalenie się pogody na okres 8—10 dni nastąpi z końcem lutego. W międzyczasie dowiedzieliśmy się, że z końcem marca mają odwiedzić państwa bałtyckie lotnicy niemieccy. Zdecydowaliśmy więc lecieć na początku marca, zwłaszcza, że wolałem podjąć raid w warunkach czysto zimowych, niż zimowo-wiosennych.

Pragnąc zainteresować raidem i inne środowiska niż warszawskie, a także chcąc zaprezentować Estończykom wszystkie najciekawsze typy naszych awionetek, zwrócił się A. W. do innych klubów z propozycją wzięcia udziału w raidzie przez przydział maszyn. Jednak warunki finansowe nie pozwoliły ułożyć ekipy tak, aby wszystkie najciekawsze maszyny były reprezentowane. W międzyczasie zwróciło się do zarządu Gł. L. O. P. P. i A. W. Zrzeszenie Polskich Przemysłowców Lotniczych z propozycją, by w raidzie uczestniczyły także samoloty wytwórni.

W końcu lutego została ułożona lista maszyn w następujący sposób: RWD—2 z silnikiem Salmson 40 MK i RWD—4 z Cirrus M III 85 MK — Aeroklubu Warszawskiego, Lublin R—XIV z Wright'em 220 MK — Zakładów Plage - Laśkiewicz, PZL—2 z Wright'em — Państwowych Zakładów Lotniczych oraz PWS—12 bis z Wright'em 220 MK Podlaskiej Wytwórni. Jako piloci tych maszyn wyznaczeni zostali: por. Żwirko (RWD—2), kpt. Halewski (RWD—4), W. Szulczewski (R—XIV), B. Orliński (PZL—2) i mjr. J. Długoszowski (PWS—12 bis). Por. Żwirko leciał sam, ja miałem za towarzysza posła J. Rudowskiego, pozostali piloci lecieli z mechanikami fabrycznymi. Szefem ekipy byłem ja; zastępcą moim — por. Żwirko. W sprawach reprezentacyjnych pomagał mi pos. Rudowski.

Przygotowania miały być zakończone do dnia 2 marca, co prawie całkowicie się udało, a odlot wyznaczony został na 4 marca. W przeddzień startu został od-



Prezes A. W., kpt. pil. dr. T. Halewski, szef ekipy.

wołany udział samolotu PZL—2. Ostatnie oficjalne dane meteorologiczne podały nam: w Wilnie 30—40 cm pokrywa śniegu sypkiego, na dalszych etapach (Ryga—Tallinn) — pokrywa stała, 60—80 cm. Decydujemy wysłać narty do Wilna, gdyż lotnisko warszawskie, nie posiadając wogóle śniegu, nie zezwalało na start na nartach.

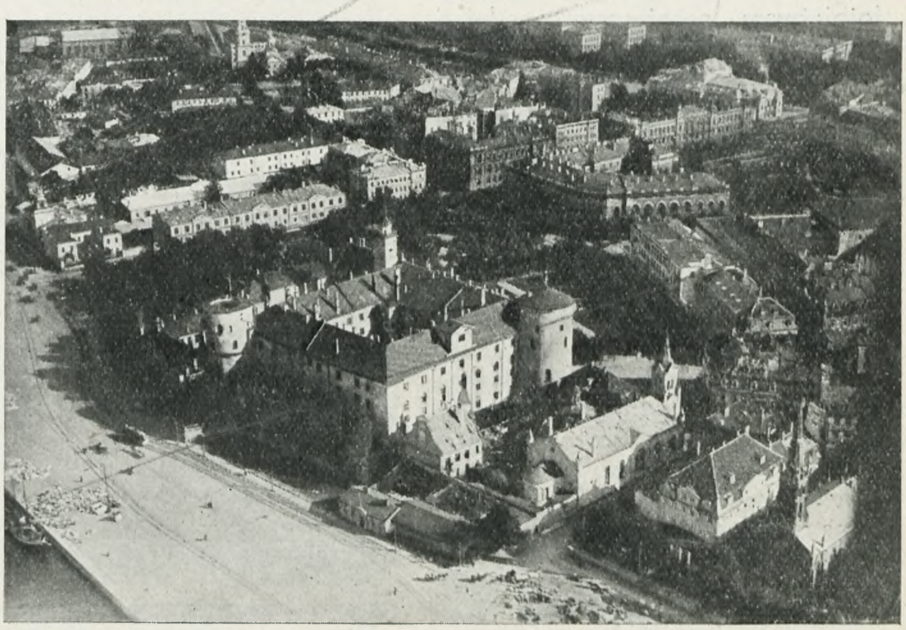
Rano, 4 marca, pogoda jak zamówiona. Na lotnisku zebrało się kilku przedstawicieli różnych organizacyj, prasy i sympatyków.

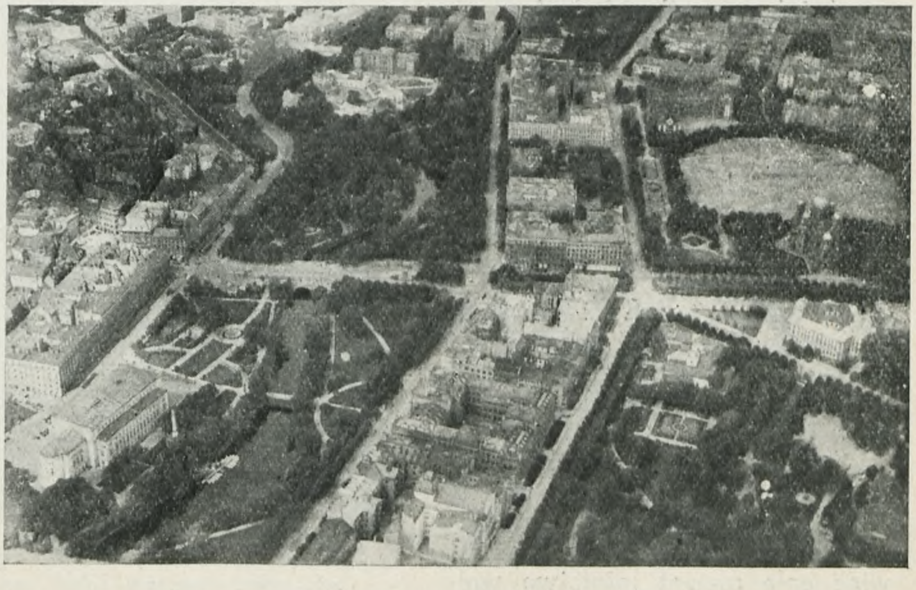
Startem w Warszawie zakończyliśmy najcięższy etap, bo przygotowań i przepowiedni. Nasłuchaliśmy się dowoli uwag i rad, a nawet przestróg i wróżb, które częściowo pojawiły się w prasie. Całe jednak szczęście, że ukazały się one już po naszym odlocie. Prorocze i złowróżebne przepowiednie częściowo miały się spełnić na pierwszym etapie, bo oto zapowiedziany sypki śnieg wysokości 30 cm zamienił się w stałą pokrywę dobrze stwardniałą, o grubości 65—75 cm. Błogosławiąc piękne dane wiatro i gromowładnych siewców nieszczęść meteorologicznych, wypowiadaliśmy tylko za wzorem Krukowskiego „tu coś nie jest w porządku". (Po trzech miesiącach stałej zimy, w Wilnie nie znano pokrywy śniegu!). Ale to wszystko bajka. Wilno z Porubankiem przeboleliśmy i dopchaliśmy się dalej do Rygi i Tallinna. W Wilnie wprawdzie postój był nadprogramowo dłuższy, lecz tu czekały na nas prace i próby nart. Nadto dodać muszę, że 5-go i 6-go marca dane meteorologiczne były wprost fatalne. Okazało się, że nie mając dostatecznego doświadczenia z nartami, które pozatem nie były dobrze dobrane, musieliśmy dokonywać szeregu prób, by zapewnić sobie należyte starty i lądowania.

Drugi etap, Wilno—Ryga, wykonaliśmy z por. Żwirko w sobotę, dnia 7.III, zaś Długoszowski i Szulczewski w niedzielę, lecąc już bezpośrednio do Tallinna (Szulczewski lądował w Krustpils, na połowie drogi Wilno—Ryga, dla uzupełnienia zapasu benzyny). W niedzielę wszyscy w dobrym czasie pokryliśmy etap trzeci: Ryga—Tallinn.

Cel lotu został więc osiągnięty,







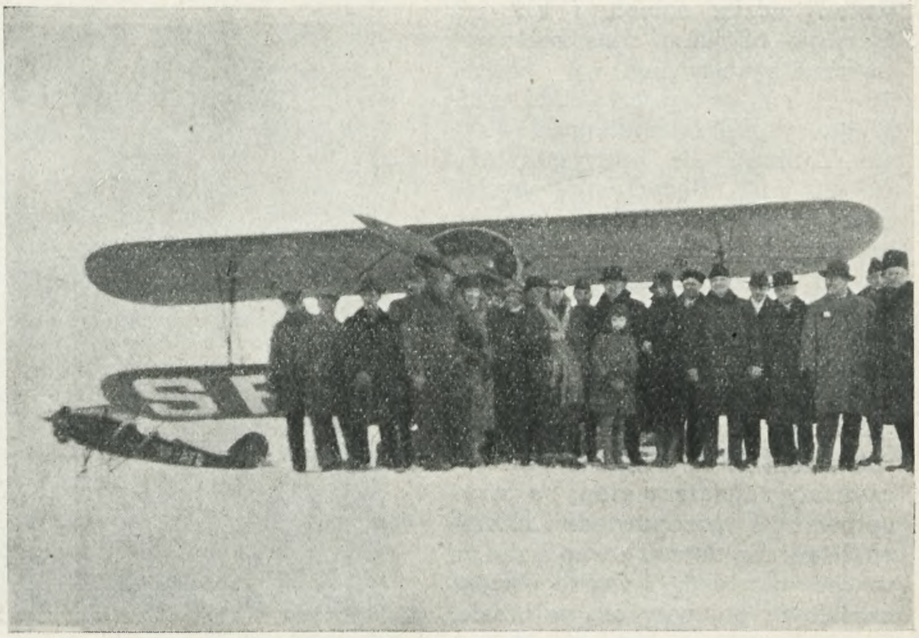
Port w Tallinnie oraz widoki Rygi.

przyczem nadmieniam, że temperatura, np. w dniu 8 marca, była w południe 16°C poniżej zera (rano ponad 25°).

W Tallinnie witano nas bardzo serdecznie i wystawnie. Podejmowani byliśmy przez najwyższych dostojników państwa, którym składaliśmy następnie wizyty (prezydent parlamentu Einbund, b. nacz. wódz gen. Laidoner, min. komunikacji Oinnas, min. Köster, min. Jürgensohn i in.).

Nawiązaliśmy węzły przyjaźni z przedstawicielami tamtejszej Ligi lotniczej (przez jej prezesa min. Köstera), organizacją wychowania fiz. i p. w.—Kaitselitem, lotnictwem wojskowem i prasą, która na specjalnej konferencji miała sposobność bliżej zapoznać się z naszem lotnictwem sportowem, podając następnie szerokie sprawozdania w dziennikach i innych czasopismach estońskich. Przez całe cztery dni naszego pobytu w Tallinnie imię Polski było na ustach Estończyków bardzo często. Najdonioślejszym objawem sympatji oraz uznania było przemówienie ministra Köstera podczas bankietu, wydanego przez Ligę lotniczą. Min. Köster, zwracając się do nas: „wy, ze słonecznej Polski", wskazał na wysoki poziom naszego lotnictwa. Jednym z dowodów tego był — zdaniem min. Köstera — właśnie raid ekipy A. W. do Tallinna. Min. Köster zaznaczył nadto, że ich liga pragnie wzorować się na naszej L. O. P. P. i podążać za rozwojem naszego lotnictwa. Składając zapewnienia naszej przyjaźni, zaprosiłem imieniem L. O. P. P. Ligę estońską do Polski, co zostało szczerze przyjęte.

Podczas naszego pobytu w Tallinnie odbyły się popisy lotnicze. Specjalną uwagę zwróciła RWD—2, na której Żwirko wykonał wiele efektownych figur. Szereg akrobacyj wykonali na swoich maszynach Szulczewski i Długoszowski. Latali też Estończycy, przybyli na dzień naszych pokazów ze wszystkich jednostek lotniczych kraju. Tak się złożyło, że w czasie od 2-go do 7-go marca trwały zimowe manewry lotnicze, a potem wyznaczony był do Tallinna przylot dwóch detaszowanych na prowincji dywizjonów, więc całe niemal lotnictwo wojskowe poznało naszą ekipę. Zainteresowanie było duże. Wzrośnie ono niewątpliwie, jeśli spełni się projekt wyszkolenia u nas dwóch młodych Estończyków, co jest zamierzone.



Na lotnisku w Tallinnie przed samolotem PWS—12 bis. Obok Lublin R—XIV.

Chciałbym słów parę powiedzieć o lotnictwie Estonji. Całe wojskowe centrum lotnicze znajduje się w Tallinnie na lotnisku w Lasnamäe (baza lotnicza wojskowa i dywizjon). Pozatem są dwa detaszowane dywizjony: w Tartu (Dorpat) i Iselbergu. Co do lotnictwa cywilnego, to istnieje jedna linja lotnicza: Tallinn—Helsinki, eksploatowana przez Junkersa. Przemysł i sport nie miały możności rozwinąć się. Wspominana liga powstała przed kilkoma miesiącami. Stawia ona przed sobą duże zadania i ma wielkie szanse zyskać dla swej pracy powodzenie. Przysposobieniem wojskowem młodzieży zajmuje się Kaitselit. Prasa estońska dość żywo interesuje się lotnictwem, szczególnie największy dziennik Päewalet z nacz. redaktorem Kennem, który informował szeroko o nas ogół społeczeństwa. Prasa cała wypełniła wszelkie luki propagandowe przed naszym przylotem, przyczem



W gościnie u lotników łotewskich. Siedzą: drugi z lewej — pos. J. Rudowski, dalej — mjr. Długoszowski, gen. Kurels, kpt. Halewski, przedostatni—płk. Kara. Por. Żwirko stoi pośrodku.

całość przygotowań spoczywała w rękach wysłannika L. O. P. P. p. inż. Kaweckiego, który przed naszym przylotem wygłosił kilka odczytów o naszem lotnictwie, przemyśle i sporcie lotniczym.

Zaproszeni przez tamtejszy klub oraz wojskowe lotnictwo łotewskie, zatrzymaliśmy się w drodze powrotnej w Rydze. Tu znowu mogliśmy się przekonać o wielkiej sympatji dla Polski kół lotnictwa łotewskiego oraz stwierdzić, czem był wogóle nasz raid estoński. Sam nasz przylot w dniu 12 marca, w okropnych warunkach atmosferycznych, sprawił doskonałe wrażenie. Dywizjon estoński, lecący w tym czasie z Tallinna do Tartu, zawrócił z drogi, mając zaledwie 130 km do przebycia. Wizyta w klubie ryskim nie nosiła cech oficjalnych, mimo to i tu nawiązaliśmy kontakt z lotnictwem sportowem.

Prezes klubu ryskiego, a zarazem wiceprezydent miasta Rygi, p. Sudmals, zapoznał nas z organizacją i działalnością łotewskiego lotnictwa sportowego. Dotychczas na Łotwie egzystował aeroklub narodowy łącznie z automobilklubem (Aero-automobilklub). Obecnie tworzy się osobny aeroklub ze Związku Lotników i grupy lokalnej pilotów. Klub ten, którego stadjum organizacyjne dobiega końca, ma być pojęty jako naczelny aeroklub Łotwy. Do niego należeć będą kluby lokalne. Dość wybitną działalność wykazał klub w Mitawie i grupa lotników w Libawie. Projektowane są jeszcze ośrodki w Dynaburgu i Wenden. Wszystkie te ośrodki posiadają za sobą wstępne prace organizacyjne. Powstający Aeroklub łotewski posiadać będzie 4 płatowce, do których mają być dokupione silniki Cirrus M III. W tej liczbie są krajowe prototypy konstruktora Cukursa. Lotnicy łotewscy są zapoznani z organizacją i działalnością naszego lotnictwa sportowego; byli oni w Warszawie podczas III K. K. A. O naszym sporcie lotniczym wyrażają się z dużem uznaniem. Gościnni Łotysze zaproponowali nam odbywanie częstych wizyt oraz zorganizowanie zawodów, których trasa biegłaby nad stolicami Łotwy i Polski. Pozatem okazała się możliwość przybycia z Łotwy 3—4 ludzi do polskich klubów na szkolenie w pilotażu.



RWD—2 startująca na śniegu

Kończąc moje wrażenia, niech mi będzie wolno podziękować naszym gościnnym gospodarzom krajów Estonji i Łotwy. Dalej tym, którzy, wybierając Aeroklub Warszawski, dali nam możność wzbogacić tegoroczny sezon lotniczy o jedną więcej imprezę udaną. Należy się szczególne podziękowanie pp. prezesowi Zarządu Gł. L. O. P. P. min. Eberhardtowi i przewodniczącemu wydziału lotniczego Z. G. inż. Rudzińskiemu. Poza tem chciałbym wyrazić podziękowanie za współpracę Zrzeszeniu Przemysłowców Lotniczych w osobach: prezesa p. dyr. Zakrzewskiego i sekretarza inż. Arnda, władzom i prasie, jakoteż firmie Vacuum Oil Company, która bardzo sprawnie zaopatrywała nas w paliwo i smary, dając część ich bezpłatnie. Chcielibyśmy również. aby słowa podziękowania doszły do naszych placówek w Estonji i Łotwie, które nam bardzo dopomogły. Dziękujemy więc przedewszystkiem posłowi R. P. w Tallinnie, p. min. Libickiemu, oraz w Rydze, p. min. Arciszewskiemu, p. konsulowi Kolankowskiemu, attaché wojsk. p. pułk. Karze i jego pomocnikowi, p. kpt. Kwiecińskiemu.

Mam nadzieję, że tego rodzaju raidy będą mogły odbywać się częściej i wszystkie one dadzą równie dodatnie pod każdym względem rezultaty.

Dr. T. Halewski, kpt. pil.

POLSKI LOT AFRYKAŃSKI

(Dalszy ciąg)

Kiedy niniejszy numer Skrzydlatej dojdzie do rąk czytelników, prawdopodobnie wielki rajd kpt. pil. Skarżyńskiego i por. obs. Markiewicza nad „czarnym lądem" będzie już zakończony. W chwili, gdy piszemy te słowa, lotnicy nasi kończą już swój gigantyczny lot nad lądami Afryki i Europy.

Nie wymaga oczywiście bliższych objaśnień, że lot na trasie około 25 tysięcy kilometrów jest niezwykle trudną próbą. Pomijając te normalne trudności, przedsięwzięcie naszych lotników kryło w sobie specjalne niebezpieczeństwa, wynikające z trasy rajdu, która bynajmniej nie została ułożona ku „wygodzie" lotników. Niektóre etapy rajdu prowadziły przez niezaludnione i dzikie okolice; na wypadek przymusowego lądowania lotnicy nasi musieliby przebywać pieszo olbrzymie przestrzenie, aby dostać się do najbliższych ośrodków ludzkich, w których i tak zresztą nie mogli liczyć na jakąkolwiek pomoc techniczną, wrazie defektu aparatu. Inne wreszcie etapy trasy prowadziły nad krajami dzikich, nieujarzmionych plemion, przedstawiając jeszcze większe niebezpieczeństwo dla życia śmiałków, którzy odważyli się dotrzeć na skrzydłach do serca „czarnego lądu". Jeszcze inne wreszcie etapy nastręczały duże trudności i niebezpieczeństwa ze względów terenowych, a więc długie przeloty nad morzem i nad górami, dochodzącemi do 4.000 m szerokości.

W taką oto podróż powietrzną wybrali się kpt. pil. Skarżyński i por. obs. Markiewicz na zwykłym seryjnym aparacie, przystosowanym jedynie do dalekich rajdów przez dodanie zbiorników benzyny; również seryjnym jest silnik aparatu Ł—2. Wybrali się, jedynie z lekkim składanym namiotem, z małą ilością skoncentrowanego pożywienia, ze zbiornikami na zapasy wody do picia, które wystarczyć mogły na 10 dni, z małym ręcznym aparatem filmowym, oraz niezbędną

bronią. Wszystkim niebezpieczeństwom i trudnościom rajdu lotnicy nasi przeciwstawić mogli jedynie swoją wysoką wiedzę fachową, swoje wielkie wyrobienie sportowe, głęboką ambicję, oraz żołnierskie poczucie obowiązku spełnienia podjętego czynu.

Na tych jedynie danych, oraz na walorach samolotu (skonstruowanego przez pp. inż. Dębrowskiego i Kota) — opiera ło się powodzenie wielkiego polskiego przedsięwzięcia lotniczego. Dane te nie zawiodły i zrównoważyły nieprzezwyciężone, zdawałoby się, niebezpieczeństwa i liczne trudności rajdu.

Wyrobienie sportowe i nerwy naszych lotników na pierwszym już etapie wystawione zostały na bardzo ciężką próbę. Po starcie z Warszawy, w dniu 1 lutego, lotników spotyka gęsta mgła nad Karpatami, która każe im zawrócić do Krakowa. Na początku już zmuszeni byli do trzydniowej bezczynności i wyczekiwań na jakątaką pogodę. W dniu 4 lutego lotnicy startują ponownie. Znowu nieoczekiwana przeszkoda, która mniej wyrobionych sportowo lotników wprowadziłaby już na wstępie w stan silnej depresji. Zamiast, jak przewidywał program rajdu, przelecieć jednym etapem do Belgradu, lotnicy zmuszeni są drugi raz lądować przymusowo w Gyoma pod Budapesztem, znowu z powodu niebezpiecznej mgły. Defekt zbiornika z oliwą zatrzymuje ich kilka dni w Gyoma, poczem wreszcie kończą szczęśliwie pierwszy etap Warszawa—Belgrad. Na tym już etapie obaj lotnicy zdali egzamin dojrzałości sportowej i pozwolili snuć pomyślne horoskopy co do powodzenia wielkiego przedsięwzięcia.

W dniu 14 lutego, po przymusowym postoju w stolicy Jugosławji, jednym skokiem lotnicy nasi przebywają etap Belgrad—Ateny. W Atenach znowu fatalne warunki atmosferyczne (silne burze) zatrzymują ich na 3 dni. W dniu 17 lutego samolot polski startuje do jednego z najdłuższych etapów rajdu Ateny—Kair. Etap ten wynosił 1 500 km, w tem około 400 km lotu nad morzem Śródziemnem. Lotnicy nasi pokryli cały dystans bez przeszkód. Mimo znacznego opóźnienia, spowodowanego przez przyczyny od lotników niezależne, co tembardziej mogło wpłynąć deprymująco na ich samopoczucie, kpt. Skarżyński i por. Markiewicz nie opuszczają rąk, nie zrażają się przeciwnościami, jakie zgotowała im natura, przeciwnie — trudności te dopingują ich i lotnicy postanawiają możliwie przyśpieszyć tempo dalszego lotu, aby nadrobić, choć w części dotychczasowe opóźnienie.



Kpt. pil. Stanisław Skarżyński

A więc po tak męczącym, długim locie, w dniu 19 lutego startują do następnego jeszcze dłuższego etapu Kair—Khartum (w Sudanie angielskim), wynoszącego 1.750 km. Wobec stwierdzenia w odległości 300 km od Khartumu defektu silnika, lotnicy nie osiągają zamierzonego celu, lecz lądują w miejscowości Atbara, pokrywszy jednym skokiem dystans 1.500 km. Teraz załoga ma już za sobą 4.700 km, zatem mniejwięcej jedną piątą część wytkniętej trasy. Nazajutrz lotnicy mieli startować do Khartumu Ale przegląd silnika w Atbarze ujawnia poważniejszy defekt, z powodu którego lot musi być wstrzymany do czasu dostarczenia zapasowego cylindra i tłoka.

Następuje teraz niezmiernie długi, 21-dniowy postój przymusowy w Atbarze, fatalna przerwa, powodująca nowe



Por. obs. inż. Andrzej Markiewicz

wielkie tym razem opóźnienie. I ta nowa, nieprzewidziana przeszkoda nie załamuje naszych lotników, czekają cierpliwie na nowe części zamienne, które z możliwie wielkim pośpiechem zostały im przysłane z kraju.

Wreszcie, w dniu 14 marca, oswobodzeni z przymusowej niewoli, lotnicy opuszczają Atbarę i lądują wieczorem w Khartumie. Następnie trasa lotu ulega pewnej zmianie, mianowicie lotnicy pomijają stolicę Abisynji, Addis Abeba i lecą wprost do Kiseumu. Na tym odcinku ustanawiają rekord długości lotu w czasie rajdu, pokrywając bez lądowania dystans 2.200 km.

W dniu 23 marca aparat polski ląduje w Elisabethville, stolicy prowincji Katanga w Kongo belgijskiem. Tutaj piloci osiągnęli najbardziej na południe Afryki wysunięty punkt rajdu i stąd rozpoczynała się już właściwie droga powrotna. W Elisabethville lotnicy polscy, serdecznie podejmowani, pozostali przez dwa dni i wykonali szereg lotów pokazowych, budząc wielki podziw i zyskując wysokie uznanie dla polskiego lotnictwa.

Lot powrotny rozpoczął się pod szczęśliwą gwiazdą. W dniu 25 marca bez przeszkód przelecieli lotnicy nowy etap z Elisabethville do Luebo (dystans 1.200 km); w dniu 26 marca pozostaje za lotnikami dalszy etap Luebo—Leopoldville następnego zaś dnia Ł—2 przekracza równik i przebywa bez lądowania dystans Leopoldville—Duala, lądując w głównym porcie Kamerunu. W Duala rozpętał się tornado, który trwał kilka dni, uniemożliwiając znowu start w dalszą drogę. Wreszcie w dniu 31 marca lotnicy startują z Duala, przebywają etap Duala—Lagos (Nigerja), poczem w czasie od 2 do 4 kwietnia w szybkiem tempie pozostawiają za sobą etapy Lagos—Abidjean, Abidjean—Bammako (stolica Sudanu francuskiego), wreszcie Bammako—Dakar (port Senegalu nad Atlantykiem), pokrywając łącznie w tych etapach dystans 3.000 km.

Święta Wielkanocne spędziła załoga polskiego aparatu w Dakarze, poczem w trzech etapach przebyła trasę Dakar — Port Etienne — Agadir (port atlantycki w Marokku) — Casablanca. Te trzy ostatnie etapy wynosiły łącznie 2 600 km. W Casablance oczekiwał na aparat polski mechanik, p. Rogalski (nie inż. konstr.), który dokonał przeglądu samolotu przed lotem nad morzem Śródziemnem.

W niedzielę, dnia 12 kwietnia, o godz. 7 m. 35 rano kpt. Skarzyński i por Markiewicz startują z Casablanci, aby wylądować już w Europie. Lotnicy zamierzali

lądować w południowo-francuskiem mieście Perpignan, oddalonem o 1.500 km. od Casablanci. Po przeleceniu jednak nad Tangerem i cieśniną Gibraltarską w Hiszpanji spotkała samolot polski burza, następnie zaś mgła. Wobec tego, lotnicy skierowali się nieco na wschód i po 800 km lotu wylądowali w południowo-wschodniej Hiszpanji, w porcie Alikante W czasie lądowania na twardym, kamienistym terenie lotniska, uległa lekkiemu uszkodzeniu płoza ogonowa aparatu. Natychmiast po wylądowaniu załoga wzięła się do naprawiania uszkodzeń. Według ostatnich wiadomości, otrzymanych przed zakończeniem niniejszego omówienia, lotnicy nasi zatrzymali się na kilka dni w Alikante, z powodu fatalnych warunków atmosferycznych na trasie dalszego lotu

Oto w krótkości nakreślony zgrubsza przebieg wielkiego polskiego rajdu nad Afryką. Oczywiście, że tego rodzaju dziennikarskie sprawozdanie nie daje w przybliżeniu nawet obrazu tych wielkich trudności, jakie pokonali nasi znakomici lotnicy; tych wielkich wysiłków, których dokonali ofiarnie dla propagandy polskiego lotnictwa. Ale już z tego suchego sprawozdania wynika niezaprzeczony fakt, że rajd afrykański był wielkim wyczynem lotniczym, stanowiąc jednocześnie znakomitą propagandę polskiego imienia.

Tym, którzy znali wielkie walory fachowe i sportowe załogi, wynik rajdu nie wydaje się niespodzianką. Niepodobna nie podkreślić również poważnego sukcesu naszego rodzimego przemysłu lotniczego. Samolot Ł—2, polskiej konstrukcji, wykonany całkowicie w Państwowych Zakładach Lotniczych, zaopatrzony w silnik, zbudowany w Polskich Zakładach Skoda — zdał znakomicie wobec surowej opinji lotniczej swój niezwykle trudny egzamin.

Kiedy latnicy nasi przybędą już do Warszawy, postaramy się dostarczyć naszym czytelnikom najbardziej wyczerpujących informacyj o historji tego wielkiego polskiego rajdu lotniczego.

Rajd por. Czarkowskiego — Golejewskiego

Obok kończącego się już wielkiego rajdu afrykańskiego kpt. Skarżyńskiego i por. Markiewicza, przedmiotem wielkiego zainteresowania polskiego świata lotniczego jest przedsięwzięcie młodego lotnika, p. Kajetana Czarkowskiego-Golejewskiego, który podjął śmiały lot na awionetce Moth dookoła świata, z Londynu do Tokio, następnie przez San Francisko do Chicago i Nowego-Yorku.

Kajetan Czarkowski, porucznik 5 pułku ułanów, jest synem znanego obywatela ziemskiego z okolicy Lwowa. Naukę pilotażu odbył w Aeroklubie Akademickim we Lwowie.

Przed kilku tygodniami p. Czarkowski wyjechał do Anglji, gdzie nabył awionetkę Moth. Po oblataniu maszyny, młody pilot powziął projekt dokonania na niej rajdu naokoło świata, postanawiając samodzielnie ponieść koszty tej śmiałej imprezy. P. Czarkowski postanowił przelecieć najpierw trasę Londyn — Paryż — Nicea — Rzym — Brindisi — Ateny, następnie zaś przewidywał lot przez Aleppo (północna Syrja), poczem stolic Mezopotamji — Bagdad. Dalej trasa lotu prowadzić miała nad wybrzeżami zatoki Perskiej, morza Arabskiego przez Indje, Chiny do Tokio. W Tokio p. Czarkowski zamierza rozebrać swoją awionetkę i popłynąć okrętem do San Francisko, skąd program rajdu przewiduje dalszy lot awionetką do Chicago i Nowego-Yorku.

W ten sposób pomyślany rajd, o ile zostanie przez odważnego pilota dokonany, będzie oczywiście wyczynem sportowym bardzo wysokiej klasy i posiadać będzie olbrzymie znaczenie propagandowe.

W końcu marca nadeszły do Warszawy wiadomości, że śmiały pilot przebył już dystans Londyn — Paryż — Nicea — Rzym — Brindisi — Ateny — Aleppo — Bagdad. W dniu 8 kwietnia otrzymaliśmy za pośrednictwem agencji Reutera depesze ze stolicy Sjamu, Bangkoku, że w pobliżu stolicy samolot lotnika polskiego uległ wypadkowi.

P. Czarkowski ranny został w głowę i przewieziono go samolotem sanitarnym do szpitala w Bangkoku. Podobno stan zdrowia lotnika nie budzi obaw, natomiast aparat jest jakoby poważniej uszkodzony.

Przygotowania do V Wyprawy Szybowcowej

Aeroklub Lwowski organizuje w okresie od 1 do 31 maja r. b. V-tą Wyprawę Szybowcową do Bezmiechowej. Ogłoszony już został program i regulamin wyprawy, który podaje warunki tak dla zawodników, jak i gości, przybywających na wyprawę. Podajemy go poniżej.

Program wyprawy.

Na program V-tej Wyprawy złożą się:

1) Kurs początkowy nauki pilotażu na szybowcach do kat. **B** włącznie dla kandydatów surowych, nieposiadających żadnego przygotowania, na samolotach motorowych. Ze względu na bardzo ograniczony stan własnego taboru, jakim A. L. może rozporządzać na V-ej wyprawie, ilość miejsc na kursie początkowym zostaje ograniczona do 10-ciu.

2) Kurs wyższy dla posiadających dyplom pilota szybowcowego kat. **B.** Na kurs wyższy będą również przyjmowani i piloci motorowi, którzy nie byli dotychczas przeszkalani na szybowcach.

3) Kurs treningowy dla posiadających dyplom pilota szybowcowego kat. **C.**

4) Pomiary naukowo - doświadczalne, których celem będzie dostarczenie danych doświadczalnych dla potrzeb konstruktorów i wytwórni szybowców oraz rozwiązywanie zagadnień naukowych z dziedziny aerodynamiki, konstrukcyj lotniczych i meteorologji.

A. L. zwróci się o opracowanie programu pomiarów do Związku Awiatycznego S. P. L., którego delegat kierowałby na Wyprawie odpowiednią akcją w porozumieniu z kierownictwem Wyprawy. Osoby, wzgl. wytwórnie, zainteresowane powyższą akcją, mogą zgłaszać dezyderaty, które A. L. przekazywać będzie Z. A. S. P. L., celem ich uwzględnienia przy układaniu programu.

5) Wykłady teoretyczne, które będą prowadzone w godzinach wolnych od lotów i zajęć na szybowisku lub w warsztacie — z zakresu historji i zasad szybownictwa, meteorologji oraz teorji lotu.

Wszystkie kursy będą prowadzone równocześnie, jednakże, celem równomiernego obciążenia taboru, dla kursu początkowego przeznaczona jest 1-sza, a dla wyższego 2-ga połowa okresu trwania Wyprawy.

Zgłoszenia.

Na kursie początkowym A. L. rezerwuje jedno miejsce dla A. A. Gdańsk i jedno dla Klubu Szybowcowego Komitetu Kol. L. O. P. P. w Katowicach. Pozostałe przeznaczone są dla uczniów szkoły szybowcowej A. L., którzy zdobyli na wyprawie jesiennej w Bezmiechowej lub w Malechowie kat. **A,** albo też są przygotowani do lotów warunkowych na pil. kat. **A.**

Innych zgłoszeń A. L. nie będzie uwzględniał.

Na kursie wyższym A. L. rezerwuje 4 miejsca dla Klubów (poza A. L.) i 2 dla lotnictwa wojskowego. Zgłaszać się mogą piloci szybowcowi kat. **B** oraz piloci motorowi.

Z pośród pilotów motorowych pierwszeństwo przysługiwać będzie tym, którzy brali udział w dotychczasowych wyprawach lub zadeklarują dłuższy pobyt na Wyprawie.

Na kurs treningowy mogą się zgłaszać jedynie piloci kat. **C.**

Zgłoszenia będą przyjmowane do dnia 20 kwietnia, przyczem nie zostaną uwzględnione zgłoszenia na czas krótszy od dwóch tygodni.

Opłaty.

Członkowie Klubów opłacać będą:
za całkowity kurs początkowy 100 zł.
„ „ „ wyższy 50 „
„ „ „ treningowy 20 „

Nieczłonkowie wnoszą opłaty podwojone.

Opłaty będą pobierane zgóry, przy-

czem połowa winna być przesłana do A. L. wraz ze zgłoszeniem, a reszta wpłacona w Bezmiechowej do kasy V-ej Wyprawy.

Zgłaszanie szybowców.

Poza własnemi (3 szkolne CW—III i 1 przejściowy CW—II), A. L. przewiduje udział w Wyprawie i innych szybowców, które mogą być zgłaszane do celów:

1) Szkolenia w zakresie kursu początkowego i wyższego członków Klubów i osób zgłaszających szybowiec.

Zgłaszać można najwyżej 6-ciu kandydatów na jeden szybowiec. (A. L. zastrzega sobie prawo ograniczenia tej liczby w zależności od ogólnej ilości zgłoszeń).

Instruktorów dostarczy A. L. bezpłatnie. Odpowiednie koszty obsługi i urządzeń, pokrywać będą zgłaszający się.

2) Pomiarów naukowo - doświadczalnych.

A. L. dostarczy pilotów i sfinansuje odpowiednie loty z tem, że szczegółowe wyniki pomiarów zostaną opublikowane w jednem z pism lotniczych najdalej do 2-ch miesięcy po zakończeniu Wyprawy.

A. L. będzie uskuteczniał naprawy ewent. uszkodzenia tej kategorji szybowców na swój koszt, ale tylko w zakresie środków podręcznego warsztatu Wyprawy.

3) Szkolenia i treningu członków A. L.

A. L. będzie pokrywał koszty transportu, obsługi i urządzeń.

A. L. powoła komisję techniczną, w której skład wejdą: delegat I. B. T. L., Z. A. S. P. L. i Biura „Veritas", do zbadania przydatności zgłoszonych szybowców.

Nie podlegają temu szybowce zatwierdzone przez I. B. T. L. lub Biuro „Veritas", oraz te, które brały udział w poprzednich Wyprawach. Szybowce te jednak będą sprawdzone pod względem stanu ich zachowania.

A. L. nie bierze na siebie odpowiedzialności za następstwa wypadków, jakie mogą wyniknąć wskutek wad i defektów zgłoszonych szybowców.

Wycieczki i goście.

A. L. przewidując liczny napływ osób zainteresowanych dla poznania szybownictwa i zwiedzenia Wyprawy, ze względu na ograniczoną liczbę pomieszczeń noclegowych (maximum 50), zmuszony jest zastosować względem osób stowarzyszonych w klubach restrykcję bezwzględnego, uprzedniego zgłaszania przyjazdu.

Zgłaszać przyjazdy można listownie do A. L. (Lwów, ul. Kalecza 20a), w terminie do 25 kwietnia, a po tym terminie listownie, telefonicznie lub telegraficznie do kierownictwa V-ej Wyprawy (Bezmiechowa, pow. Lisko).

A. L., względnie kierownictwo V-ej Wyprawy, będą potwierdzać zgłoszenia, celem równomiernego rozłożenia frekwencji na cały okres Wyprawy.

A. L. poczyni starania o bezpośrednie połączenie telefoniczno - telegraficzne Bezmiechowej z pocztą Lisko.

W zgłoszeniach, należy podawać ilość osób, dzień przyjazdu oraz ilość dni przebywania na Wyprawie.

Osoby, pragnące poznać loty żaglowe i szkolne, uzależnione od sprzyjających warunków atmosferycznych, winny przybywać na okresy przynajmniej kilkudniowe.

Do Bezmiechowej można dojeżdżać koleją do stacji kolejowej Lisko-Łukawica, a stamtąd końmi.

A. L. poczyni starania u Władz Województwa Lwowskiego o wyreperowanie drogi dojazdowej z Liska do Bezmiechowej i udostępnienia jej dla dojazdu samochodem.

Dla osób, pragnących przybyć na Wyprawę drogą powietrzną, A. L. może polecić lądowisko w Zasławiu, odległem od Bezmiechowej o 12 km.

A. L. poczyni starania w Dep. Aer. M. S. Wojsk. o urządzenie i zaopatrzenie tego lądowiska.

Lądowanie w Bezmiechowej, przy dzisiejszym stanie lądowiska, A. L. nie poleca.

Dla osób przybywających koleją A. L. będzie wysyłał na żądanie furmanki wzgl. pojazdy mechaniczne do stacji kolejowej Lisko-Łukawica, odległej od Bezmiechowej o 6 km.

W zgłoszeniach należy podawać dokładną datę i godzinę przybycia odpowiedniego pociągu.

A. L. poczyni starania w Państwowym Urzędzie Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego o udzielenie ulg kolejowych (50%) na przejazdy do Bezmiechowej osób zainteresowanych.

A. L. będzie mógł dostarczyć 50-ciu pomieszczeń noclegowych w domu wynajętym od W. P. P. Czerkawskich, właścicieli Bezmiechowej (w tem kilka miejsc dla pań) oraz kilku miejsc w sąsiednim dworze.

Koszty pomieszczenia i utrzymania będą wynosiły około 7 zł. dziennie. Ścisłe ceny będą podawane później.

A. L. zwróci się do Szefostwa Sanitarnego D. O. K. Lwów o przydzielenie lekarza wojskowego dla potrzeb opieki lekarskiej członków i gości V-tej Wyprawy.

Uruchomiona będzie bibljoteka lotniczo-beletrystyczna oraz sklepik z artykułami pierwszej potrzeby.

A. L. zamierza zaprosić do Bezmiechowej na dzień zamknięcia Wyprawy szereg osób oficjalnych. Program dnia obejmowałby: loty szkolne i treningowe oraz propagandowe dla gości (wrazie sprzyjających warunków atmosferycznych), zwiedzanie szybowiska, pokaz szybowców oraz rozdanie dyplomów i nagród.

NIEMIECKIE LOTNICTWO W ŚWIETLE DYSKUSJI BUDŻETOWEJ

Komisja budżetowa parlamentu niemieckiego, a następnie parlament, przyznały ministrowi komunikacji Rzeszy sumę przeszło 43 miljony marek na lotnictwo w okresie budżetowym, który rozpoczął się tak samo jak u nas 1 kwietnia b. r. W ubiegłym okresie (t. j. 30/31) budżet uchwalony wynosił 26 000 000 mk., a mimo to w okresie tym wydano w Niemczech tylko ze strony Min. Kom. Rzeszy na lotnictwo blisko 46.000.000 mk.

Dowodzi to, że, jeśli chodzi o realne budżetowe możliwości w Niemczech dla lotnictwa w najbliższej przyszłości, to nie należy uważać sumy 43 miljony marek za ostatnie słowo!

Jeśli chodzi o pozycje, przeznaczone otwarcie na sport lotniczy, t. j. na cel, który jest jeszcze dla Niemców, na podstawie obowiązujących traktatów, zakazany, to figuruje tu suma 550 000 mk.

Jest to naturalnie tylko drobna część funduszów, które zostaną użyte na popieranie i rozwój niemieckiego sportu lotniczego. Będzie on w dalszym ciągu korzystał z poważnych subwencyj materjałowych i finansowych Rządu oraz Krajów Rzeszy tudzież organizacyj, instytucyj finansowych, komunalnych i t. p.

Sensacyjną stroną obecnie uchwalonego budżetu lotniczego są jednak mowy, wypowiedziane w czasie trwania debaty parlamentarnej w komisji budżetowej.

Pierwszy raz mówiono już otwarcie o wartości i znaczeniu wojskowem — niemieckiego lotnictwa cywilnego. Zdecydowane zdania w tej sprawie padły nie ze strony czynników prywatnych, czy też tylko parlamentarnych, lecz z ust ministra v. Guerarda, jako resortowego ministra dla lotnictwa.

Oświadczenia p. Guerarda nabierają jeszcze specjalnego znaczenia ze względu na to, że były one wypowiedziane w porozumieniu z kolegą z gabinetu, piastującym portfel ministra spraw zagranicznych.

Naturalną jest rzeczą, że wypowiedziane z trybuny parlamentarnej żądanie *zniesienia wszelkich ograniczeń zbrojeń powietrznych* Niemiec znalazło wielu zwolenników, a twórcy niemieckiego lotnictwa komunikacyjnego i jego ekspansji zagranicą — jak np. Sachsenberg — byli na ich czele. Swobodne kamuflowanie lotnictwa wojskowego w organizacjach „sportowych" i w formacjach policji lotniczej, już nie wystarcza.

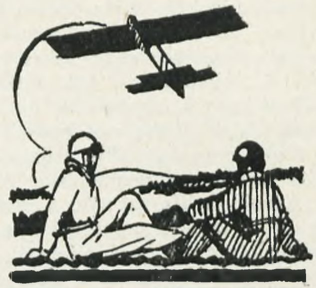
Stanu obecnego buta niemiecka już scierpieć nie może, tembardziej, że nietylko w tej dziedzinie, zupełne negliżowanie traktatów, będących konsekwencją Wersalu, uchodzi — odradzającym się przedwojennym Niemcom — bezkarnie!

Przeszłoroczne hasło bojowników o powiększenie niemieckiego budżetu lotniczego: „lotnictwo w niebezpieczeństwie" musi być obecnie zmienione: „Spokój Europy zagrożony przez niemieckie lotnictwo".

Rad.



KRONIKA POLSKA



SPORT

Lotnictwo sportowe w budżecie państwowym na r. 1931/32. Budżet Ministerstwa Komunikacji na r. 1931/32 przewiduje dla sportu lotniczego subsydjum w ogólnej sumie 425 tys. zł. (w roku zeszłym — 350 tys.) Sumę tę tworzą następujące pozycje: zakup awionetek — 150 tys., trening w klubach — 150 tys., szkolenie pilotów (Centrum) — 30 tys., udział w funduszu awionetkowym (poparcie dla prywatnych nabywców samolotów — 45 tys., premje i nagrody dla klubów — 5 tys., szybownictwo — 45 tys.

Specyfikacja powyższa dokonana jest w ramach jednego paragrafu (subwencje), nie ma więc prawnego znaczenia i może być dowolnie zmieniana przez ministra Komunikacji.

Budżet lotnictwa cywilnego na r. 1931/32 zawiera paragrafy następujące: uposażenia — 143 tys., różne osobowe — 24 tys., podróże — 10 tys., pomieszczenia — 135 tys., wydatki biurowe — 26 tys., wydawnictwa — 29 tys., inne wydatki — 37 tys., remont i konserwacja — 475 tys., subwencje — 6.200 tys., I. B. T. L. — 750 tys., meteorologja — 177 tys., rady fachowe i komisje specjalne — 17 tys., badania lekarskie — 50 tys., nadzór techniczny nad eksploatacją linij i budową samolotów — 97 tys. W wydatkach nadzwyczajnych: budowle, nawierzchnie, urządzenia techn. i prototypy — 5.120 tys.

Gdzie i jakie awionetki krajowe można nabywać. P. Minister Komunikacji wydał z datą 3.IV r. b. zarządzenie, ustalające typy awionetek i silników, które mogą być zakupywane „do sportu i turystyki, uprawianych w subwencjonowanych przez Ministerstwo Komunikacji Klubach".

Zarządzenie wymienia na okres budżetowy 1931/32 awionetki typów: PLZ—5, PWS—52, RWD—2, RWD—4, S (Sidy) i MN—5. Silniki: Cirrus M III 85 KM i Salmson 40 KM.

Wymienione awionetki mogą być zamawiane **wyłącznie** w następujących fabrykach: Państwowe Zakłady Lotnicze, Podlaska Wytwórnia Samolotów, Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz.

Awionetki nieprodukowane w fabrykach (a więc np. awionetki Sekcji Lotniczej lub Klubów) będą mogły być włączone do zamówień Ministerstwa Komunikacji, jeśli jedna z fabryk podejmie się budowy danego typu.

W okresie budżetowym 1931/32 Ministerstwo Komunikacji będzie subwencjonować loty, dokonywane przez Kluby na samolotach, zarejestrowanych przed datą niniejszego zarządzenia i na samolotach nowych, zakupionych po tej dacie, co do których M. K. stwierdzi, iż zostały zakupione zgodnie z postanowieniami niniejszego zarządzenia.

Ministerstwo Komunikacji poczyniło starania, aby fabryki ustaliły jaknajbardziej dogodne warunki dla nabywców z Klubów oraz uwzględniały w wykonywanych na zamówienie typach ostatnie ulepszenia.

Wystawa Lotnictwa Sportowego. Aeroklub Warszawski zamierza zorganizować w Warszawie na jesieni r. b. Wystawę sportu lotniczego i turystyki powietrznej. Wystawa ma się odbyć na Bagateli. Dotychczas przyrzekły poparcie: Zrzeszenie Przemysłowców i I. B. T. L.

Zapowiedź nowych raidów. Od pewnego czasu czynione są przygotowania do dwóch dużych raidów na krajowym sprzęcie.

Jednym z nich jest wzmiankowany już kiedyś przez nas lot dookoła świata, który ma wkrótce podjąć znany z Challenge'u 1930 r. i III K. K. A. por. pil. inż. Lewoniewski. Por. Lewoniewski będzie lecieć z mechanikiem fabrycznym, na awionetce PWS—52, specjalnie przekonstruowanej do dalekich lotów. Raid organizuje i finansuje Podlaska Wytwórnia Samolotów.

Por. Lewoniewski przed udaniem się we właściwą drogę zamierza — jak zdołaliśmy się poinformować — wykonać dwa duże etapy bez lądowania, prawdopodobnie: Warszawa—Londyn (gdzie zostałby zamieniony silnik) i Paryż—Warszawa.

Start projektowany jest w końcu kwietnia r. b.

Drugi raid przygotowuje dr. K. Piotrowski, pilot wyszkolony w A. A. K., z kpt. Lisiewiczem. Lot ma być dokonany na awionetce PZL—5 na trasie: Kraków — Czerniowce — Bukareszt — Konstantynopol — Saloniki — Ateny — Sofja — Białogród — Budapeszt — Kraków. Start ma się odbyć w pierwszych dniach czerwca tak, aby lot na pierwszych etapach połączyć z raidem gwiaździstym do Bukaresztu.

Finansuje raid Dyrekcyjny Komitet L. O. P. P. w Krakowie.

W najbliższym czasie należy się pozatem spodziewać podjęcia próby ustanowienia rekordu światowego w kategorji awionetek. Szykowany jest do tego celu płatowiec.

Rozszerzenie zakresu działania Aeroklubów Akademickich. Wobec przyjętej zasady, że na terenie jednego miasta może istnieć tylko jeden klub, korzystający z pomocy państwowej, nastąpiła konieczność zmiany nazwy Aeroklubów Akademickich.

Z 6-ciu istniejących w r. z. A. A., już obecnie pozostało tylko 3, a mianowicie w Krakowie, w Wilnie i w Gdańsku.

A. A. w Warszawie zmienił swą nazwę na „Aeroklub Warszawski", łącząc się z dniem 1.I. 1931 ze Stołecznym Klubem Lotniczym. Podobnie stało się z A. A. w Poznaniu z chwilą połączenia się tego klubu z Wielkopolskim Klubem Lotników. Powstały z połączenia klub nosi nazwę „Aeroklub Poznański". Trzecim klubem akademickim, który zmienił ostatnio swoją nazwę, jest A. A. we Lwowie, nazywający się obecnie „Aeroklubem Lwowskim".

Połączenie Wielkopolskiego Klubu Lotników z A. A. w Poznaniu stało się z dn. 1.IV. r. b. faktem dokonanym.

Do zarządu, powstającego z połączenia tych dwóch klubów, Aeroklubu Poznańskiego wybrani zostali pp.: inż. Zeifert jako prezes, kpt. pil. Kowalczyk i Święcicki — wiceprezesi, sędzia Paszkiewicz — sekretarz, członkowie: Bidziński i Jakubczyk.

Udział Polski w meetingu pilzneńskim. Z okazji zjazdu klubów Czechosłowacji, Zachodnioczeski Klub w Pilznie organizuje w pierwszych dniach maja r. b. międzynarodowe zawody sportowe, na które złożą się: 1) zlot gwiaździsty z lądowaniem w Pilznie 1—2 maja oraz 2) raid na trójkącie, będący głównie próbą regularności lotu.

W zawodach tych wezmą udział nasze kluby, wysyłając kilka maszyn. A. R. P. zaproponował organizację naszej ekipy Aeroklubowi Warszawskiemu, który, biorąc udział w r. z. w meetingu berneńskim, posiada już pewne doświadczenie.

Lot akademików do Bukaresztu. Z okazji zjazdu Międzynarodowego Związku Studentów, który ma się odbyć w lecie r. b. w Bukareszcie, projektowany jest lot grupowy trzech awionetek z Aeroklubów Akademickich, w którym wzięliby udział delegaci tych klubów.

Szybownictwo w C. W. O. L. W Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie zawiązało się koło szybowcowe, które przystąpiło do budowy szybowców, rekordowego i przejściowego szkolnego, konstr. pp. A. Nowotnego i inż. Nalaszkiewicza, odbywających obecnie w podchorążówce dęblińskiej służbę wojskową.

Koło stanie się filją jednego z klubów lotniczych, prawdopodobnie lubelskiego.

Aeroklub Warszawski a szybownictwo. A. W., pragnąc zapoczątkować prace na polu lotnictwa bezsilnikowego w środowisku warszawskiem, wysłał celem możliwie wszechstronnego zaznajomienia się z szybownictwem dwóch swoich członków-pilotów na IV-tą wyprawę szybowcową, która odbyła się w Bezmiechowej jesienią roku zeszłego. Jednemu z nich, p. Z. Oleńskiemu w lutym r. b. powierzył zarząd A. W. kierownictwo Sekcji Szybowcowej, w skład której, oprócz członków klubu, wchodzą członkowie koła „Start".

Ustalono następnie w porozumieniu z p. inż. Grzeszczykiem program działalności na rok bieżący, zaakceptowany przez Zarząd. Program ten przewiduje wyszkolenie około 12-tu osób, na 2-ch szybowcach szkolnych.

Szkolenie ma się odbyć w 3-ch etapach:

1) Loty za samochodem na lotnisku.

2) Wstępne szkolenie na „tereniku" szkolnym pod Warszawą — do kat. A.

3) Dalsze szkolenie (kat. B i C) na jesiennej wyprawie w Bezmiechowej.

Szkolenie rozpocznie się na początku lata r. b., o ile nie zawiodą środki finansowe. Dotychczas były i są nadal prowadzone prace przygotowawcze, przez kandydatów do szkolenia. Ilość pracy wykonanej będzie decydującym czynnikiem przy kwalifikowaniu danego kandydata. Obecnie prace przygotowawcze obejmują głównie poszukiwania terenów szkolnych pod Warszawą. Z 12-tu terenów, zgłoszonych przez członków, zbadano 5 lepszych, które nie są jeszcze zupełnie zadawalniające, aczkolwiek wystarczają do robienia lotów w rodz. kat. A.

Poszukiwania trwają nadal.

Pomiary dokonywane są zapomocą taśmy i prowizorycznego niwelatora, zaprojektowanego i wykonanego przez kandydatów.

Wszelkie koszta związane z przygotowaniami, dotychczas kandydaci ponosili sami.

Obecnie reflektujący na szkolenie, przystępują do przesłuchania obowiązującego kursu teoretycznego.

Oprócz prac wyżej wspomnianych Sekcja Szybowcowa zgłosiła udział swój w V-ej wyprawie szybowcowej (maj r. b.), na którą zostanie wysłany szybowiec przejściowy KS—2, wykonany przez „Start" i przekazany sekcji, oraz 5 ludzi: 2-ch z A. W. i 3-ch ze „Startu". O subsydja na ten cel A .W. zwrócił się do Komitetu Stoł. L. O. P. P., od którego w głównej mierze będzie zależało powodzenie wyprawy. Wyprawa ta nie będzie miała jeszcze charakteru szkolnego, ma bowiem na celu porobienie pewnych doświadczeń, wypróbowanie szybowca, zaznajomienie z szybownictwem i jego propagandę wśród środowiska warszawskiego, uzupełnienie szkolenia na kursie wyższym A. L. 1-go lub 2-ch członków pilotów, którzy ewentualnie potem zostaliby instruktorami, oraz porobienie szeregu obserwacyj celem możliwie racjonalnego dalszego działania.

Tereny szybowcowe na Wileńszczyźnie. Aeroklub Wileński przeprowadził ostatnio przy udziale delegata Związku Awiatycznego badania terenów wileńskich pod względem przydatności ich do lotów szybowcowych. Badania wykazały, że w okolicach Wilna jest cały szereg terenów, nadających się do uprawiania sportu szybowcowego. Tereny te są położone w Górach Ponarskich pod Nowo-Wilejką oraz po drodze Wilno—Niemenczyn.



Poszukiwanie terenów szybowcowych przez członków A. W.

Warunki szkolenia w Centrach P. W. Lotn. W roku bieżącym uruchomione będą dwa Centra P. W. L.: w Łodzi i w Nowym Targu. Zajęcia rozpoczną się 10 czerwca. Kandydaci, ubiegający się o przyjęcie do Centrum winni odpowiadać następującym warunkom:

1) przejść kurs teoretyczny,

2) złożyć zobowiązanie do odbycia służby wojskowej w lotnictwie, przyczem *rozpocząć ją już w roku 1931* (nowy warunek),

3) posiadać pierwszy stopień p. w. ogólnego,

4) mieć kwalifikację C. B. L.-L. bez zastrzeżeń,

5) być wydelegowanym przez jeden z klubów lotniczych.

Zniesienie funkcyj oficerów łącznikowych w klubach. Na bieżący rok budżetowy Departament Aeronautyki oficerów łącznikowych przy klubach wyznaczać nie będzie. Całkowity nadzór nad klubami, z ramienia władz państwowych, powierzony został Ministerstwu Komunikacji.

Walne zebranie Lubelskiego Klubu Lotniczego. W dniu 21-go lutego r. b. odbyło się ogólne zgromadzenie Lubelskiego Klubu Lotniczego, przy udziale 53 osób.

Zebranie zagaił prezes klubu, p. inż. Gumowski, zapraszając na przewodniczącego pułk. Rudnickiego, który na asesorów powołał pp. Langego i Grzybowskiego.

Po odczytaniu sprawozdania zarządu, komisji kasowej oraz sekcyj, zebranie udzieliło ustępującemu zarządowi absolutorjum, oraz uchwaliło za pełne ofiarności oddanie się sprawom Klubu wyrazić specjalne podziękowanie inż. Gumowskiemu.

Następnie dokonano wyboru nowego zarządu, do którego weszli: jako prezes — p. I. Arkuszewski, wiceprezes — inż. M. Bartolewski, sekretarz — inż. J. Lange, skarbnik — p. Z. Kruk, kierownik sekcji sport. — inż. F. Wyszyński, kierownik propagandy — p. Z. Radomski, kierownik sekcji kult.-oświatowej — p. J. Gill, kierownik biura konstrukc. — inż. M. Bartolewski, kierownik sekcji bud. awion. — p. J. Fiodorow, kierownik latania — p. J. Snawadzki, kierownik szkoły — inż. Gumowski, kierownik podsekcji szybowcowej — p. W. Szulczewski, kierownik podsekcji treningowej — p. sierż. J. Żuromski.

Do komisji rewizyjnej wybrano pp.: Sowę, Abramowicza i Czaplińskiego, zaś do sądu rozjemczego pp.: dyr. Dębowskiego, inż. Rudlickiego i pułk. Rudnickiego.

Następnie zebrani uchwalili zwrócić się do pp. inż. Kazimierza Arkuszewskiego i inż. Romana Laśkiewicza z prośbą o przyjęcie godności członków honorowych Klubu.

Poświęcenie lokalu A. R. P. W dniu 22 marca r. b. odbyło się uroczyste poświęcenie lokalu A. R. P. przy ul. Krakowskie Przedmieście 11, będącego zarazem lokalem reprezentacyjnym lotnictwa polskiego. Uroczystość uświetnił swoją obecnością p. Prezydent Rzeczypospolitej. Ponadto byli obecni członkowie rządu z p. premjerem Sławkiem na czele, dyplomaci, przedstawiciele wszystkich gałęzi lotnictwa i t. p.



Fragment z uroczystości poświęcenia lokalu Aeroklubu Rzeczypospolitej.

Poświęcenia dokonał biskup polowy ks. Gall. Przemówienia wygłosili: prezes Rady Gł. A. R. P. gen. Konarzewski oraz prezes Zarządu A. R. P. ks. J. Radziwiłł.

Zebranie Komisji Sportowej A. R. P. odbędzie się około 20 kwietnia z następującym porządkiem dziennym:

1. Zagajenie, 2. Wybór przewodniczącego zebrania, 3. Wybór władz Komisji i podkomisji płatowcowej i balonowej, 4 Regulamin wewnętrzny Kom. Sport., 5. Regulamin sportowy A. R. P., 6. Zlot do Bukaresztu 1931, 7. Meeting w Pilznie 1931, 8. Kalendarzyk sportowy na rok 1931, 9. Tryptyki (procedura, wysokość opłat i t. p.), 10. Giro Aero d'Italia 1931, 11. Regulamin IV-go K. K. A., 12. Sprawy bieżące, 13. Wolne wnioski.

Na zebranie zostali zaproszeni przedstawiciele wszystkich klubów afiljowanych do A. R. P.

KOMUNIKACJA

Rozszerzenie linij zagranicznych. W dniu 1 kwietnia udała się drogą powietrzną do Sofji delegacja polska, mająca na celu przeprowadzenie pertraktacyj z rządami Grecji, Bułgarji i Rumunji, celem przedłużenia linji Gdańsk—Bukareszt do Salonik. W skład delegacji, której przewodniczy naczelnik Wydziału Lotn. Cywilnego, p. płk. inż. Cz. Filipowicz, wchodzą pp.: kierownik referatu polityczno-prawnego Wydziału, kpt. Piątkowski, dyr. L. L. „Lot" inż. Makowski, delegaci M. S. Z. oraz delegat Sztabu Gł. mjr. Kwieciński.

W dniu 7 kwietnia — jak doniósł P. A. T. — została podpisana umowa z Bułgarją, poczem delegacja odleciała do Aten. Dalszym celem podróży będzie Bukareszt.

Powrót delegacji spodziewany jest około 20 b. m.

Zniżka cen biletów na L. L. „Lot". Równocześnie z nowym rozkładem lotów wchodzi w życie taryfa osobowa, która w porównaniu z taryfą z lata ubiegłego roku została znacznie obniżona.

WOJSKO

Zmiany personalne w Dep. Aeron. Dotychczasowy szef wydz. studjów, mjr. J. Gilewicz, przechodzi na d-cę dywizjonu do 4 p. lotn. Wydział studjów obejmuje mjr. M. Romeyko. Referat personalny objął na miejsce mjr. T. Dziamy, który został z-cą d-cy 1 p. lotn.—kpt. Kretowicz. Kpt. T. Halewski przechodzi do I. B. T. L., na jego miejsce przybywa do Dep. kpt. A. Wojtyga z 2 p. lotn. w Krakowie

L. O. P. P.

Budowa szkoły pilotów pod Radomiem. W r. 1929 Liga rozpoczęła budowę cywilnej szkoły pilotów pod Radomiem, której potrzeba dawała się bardzo odczuwać. Budowę przeprowadza Zarząd Główny L.O.P.P. za pośrednictwem specjalnego komitetu, pozostającego pod przewodnictwem sędziego F. Falkiewicza.

Ogólny koszt robót wyniesie przeszło 1 miljon zł., przyczem suma ta pokryta będzie z funduszów Ligi.

Przed kilku dniami specjalna komisja, złożona z pp.: naczelnika Wydz. Lotn. Cywil. Min. Komun. — inż. Filipowicza, inż. Szaniawskiego, wiceprezesa Zarządu Głównego L.O.P.P., inż. Rudzińskiego i inspektora lotniczego Ligi, inż. Kaweckiego, dokonała szczegółowej inspekcji robót i stwierdziła, że postępują one zadawalająco.

Dotychczas wykończono już całkowicie hangar oraz budynek szkolny, w którym przeprowadzane są jedynie instalacje wewnętrzne, jak: ogrzewanie, wodociągi, przewody elektryczne etc.

Obecnie toczą się pertraktacje celem powiększenia terenu lotniska szkolnego, które będzie miało kilkadziesiąt hektarów powierzchni.

W r. b. rozpocznie się niwelowanie terenu lotniska.

Komisja stwierdziła, że, o ile nie zajdą nieprzewidziane okoliczności, to szkoła oddana będzie do użytku w 1932 r.

Będzie ona mogła szkolić jednocześnie 50 uczniów.

Pierwsi inspektorzy obrony przeciwlotniczej, wyszkoleni przez L. O. P. P. W dn. 1 marca r .b. odbyło się w lokalu Komitetu Stołecznego L.O.P.P. uroczyste rozdanie świadectw absolwentom I-go kursu inspektorów obrony przeciwlotniczej, zorganizowanego przez Zarząd Główny L.O.P.P.

Za stołem prezydjalnym zasiedli: wiceprezes Zarządu Gł. L.O.P.P. inż. Rudziński, sekretarz Aeroklubu R. P. mjr. dypl. Kwieciński, sekretarz Zarządu Gł. inż. Arnd, inż. Szaniawski i radca Adamowicz z Min. Komunikacji, prezes Aeroklubu Warszawskiego kpt. Halewski, dyr. Baliński i wykładowcy kursu.

Uroczystość zagaił inż. Rudziński, poczem przemawiali: mjr. Kwieciński, radca Adamowicz imieniem Min. Komunikacji, kpt. Halewski imieniem Depart. Aeronautyki M. S. Wojsk. i inż. Rudziński w imieniu Zarządu Głównego. Imieniem słuchaczów przemawiał p. Tiger ze Lwowa, składając Lidze podziękowanie za zorganizowanie kursu. Wręczenia dyplomów dokonał wiceprezes Rudziński, poczem nastąpiła fotografja.

RÓŻNE

Zebranie Związku Inżynierów Lotniczych odbyło się w dniu 1 lutego przy udziale 15 członków. Wybory nowych władz dały wynik następujący: Zarząd — pp. inż. Bartel, inż. Pirowski, inż. Dziewoński; komisja rewizyjna — pp. inż. Puławski, inż. Skarbiński, inż. Szal; komisja weryfikacyjna — inż. Korytowski, inż. Krzyczkowski; sąd koleżeński — inż. Borejsza, prof. Mokrzycki i inż. Olszewski.

Wyniki państwowych egzaminów na członków załogi statków powietrznych. Dotychczas odbyły się trzy razy egzaminy na członków załogi statków powietrznych, przed Komisją Egzaminacyjną, powołaną do życia przez Ministra Komunikacji, na podstawie polskiego prawa lotniczego. Egzaminy odbyły się raz w roku 29 i dwa razy w 1930 31. W sumie w poszczególnych terminach zasiadało do egzaminów 98 pilotów sportowych, zdało egzamin 75, (w terminie I zgłosiło się 49, w II — 24, w III — 25). Na podstawie wyników egzaminów stwierdzić można, że kandydaci coraz lepiej do egzaminów są przygotowani.

Przedmioty takie, jak nawigacja i meteorologja, które przedstawiały dużo trudności w pierwszych dwóch terminach, w terminie trzecim szły już dużo gładziej.

Należy to zapisać na dobro zarządów klubów, które zwróciły baczniejszą uwagę na teoretyczne przygotowanie swych członków i kandydatów nieprzygotowanych na egzamin nie przysyłały.



CO NOWEGO ZA GRANICĄ



F. A. I.

Rekordy lotnicze zatwierdzone w lutym i marcu.

W ciągu lutego i marca zatwierdzone zostały przez F. A. I. następujące międzynarodowe rekordy lotnicze:

Klasa C (Samoloty silnikowe).

1) Rekord wysokości z obciążeniem użytecznem 2000 kg — 6.450 metrów.

Rekord ten zdobył lotnik włoski Sandro Passaleva na samolocie Savoia-Marchetti S—71, zaopatrzonym w 3 silniki Walter „Castor".

Rekord poprzedni z maja 1927 r. wynosił 6.262 m i należał również do Włoch. Ustalił go pilot Domenico Antonini na samolocie Caproni „Ca—73" z 2-ma silnikami Asso 500 KM.

Samoloty lekkie (Awionetki).

1-a kategorja (najmniej 2-umiejsc. o c. wł. do 400 kg).

1) Rekord odległości w linji prostej — 2912 km.

Rekord ten ustanowili lotnicy francuscy Lalouette i Permangle na awionetce Farman 231 z silnikiem Renault 95 KM na dystansie Istres—Villa Cisneros.

Poprzedni rekord wynosił 1.305 km 500 m i ustanowiony był w październiku 1928 roku przez lotnika szwajcarskiego kpt. H. Wirtha, wraz z panią Eriką Naumann na awionetce Klemm-Daimler z silnikiem Mercedes-Daimler 20 KM na dystansie Böblingen—Mieszkańce.

2-a kategorja (najmniej 2-umiejscowe o c. wł. do 280 kg).

1) Rekord szybkości na przestrzeni 100 km — 168 km 20 m na godzinę.

Rekord ten ustalili lotnicy francuscy Salel i Quintaa na awionetce Farman 230 z silnikiem Salmson 40 KM.

Poprzedni rekord, zatwierdzony w styczniu r. b., wynosił 150 km/godz. i należał również do Francji. Ustanowiony on był na takiej samej awionetce przez lotników Reginensi i de Viscaya.

2) Rekord odległości w linji prostej — 636 km 50 m.

Jest to pierwszy rekord odległości w linji prostej notowany w tej kategorji awionetek. Ustalili go lotnicy francuscy Reginensi i Lecointe na awionetce Farman 230 z silnikiem Salmson 40 KM na dystansie Toussus le Noble — Marignane (Marsylja).

Klasa C bis. (Wodnopłatowce).

Wodnopłatowce lekkie.

1-a kategorja (najmniej 2-umiejsc. o c. wł. do 500 kg).

1) Rekord wysokości — 5.324 m.

Rekord ten zdobyli lotnicy włoscy na wodnopłatowcu Caproni „Ca—100" z silnikiem Cirrus Hermes 105 KM.

Poprzedni rekord z czerwca 1930 r. wynosił 4.614 metr. i należał do Niemiec (piloci: Zimmermann i Schinzinger, wodnopłatowiec: Junkers J—50—W z silnikiem Genet 85 KM).

Rekordy kobiece.

Poraz pierwszy zatwierdzony został kobiecy rekord długotrwałości z zaopatrywaniem w czasie lotu.

Rekord ten wynosi 123 godziny i ustalony został przez lotniczki amerykańskie miss Evelyn Trout i miss Edna May Cooper na samolocie Curtiss Robin z silnikiem Challenger 170 KM.

Rekord ten należy do klasy C (Samoloty silnikowe).

ANGLJA

Nowe udogodnienia dla sportu lotniczego. Anglicy doskonale umieją łączyć piękne z pożytecznem: propagandę z zyskiem.

Niedawno powstało w Anglji towarzystwo pod nazwą: Air Service Training Ltd, które ma na celu utworzenie licznych szkół pilotażu, względnie udostępnienie treningu pilotom sportowym za opłatą.

Jednocześnie inne nowopowstałe towarzystwo Air Hire Company, obok nauki latania, czerpie poważne dochody z wynajmowania samolotów turystycznych pilotom, nieposiadającym własnych maszyn, lub takim, którzy bądź nie należą do klubów, bądź też nie życzą sobie stosować się do uciążliwych nieraz przepisów używania samolotów klubowych. Tym (licznym podobno) amatorom latania Air Hire Co. wynajmuje swoje Moth-Gipsy najnowszej konstrukcji (model 1931) za cenę 6-ciu f. szt. dziennie, przyczem klijentom towarzystwa przysługuje prawo latania nietylko nad terytorjum angielskiem, ale również i zagranicą.

Tak pojęta propaganda turyzmu lotniczego opłaca się pod każdym względem.

Jeszcze dwoje turystów w drodze do Cap. Wycieczki lotnicze, a raczej podróże turystyczne z Anglji do Cap (w Afryce Południowej) stały się tak modne obecnie, jak kilka miesięcy temu — do Portu Darwina w Australji.

Niedawno znów wystartował w tę daleką drogę samolot Bluebird z silnikiem Gipsy III, mający na swym pokładzie pilota p. Pudney i jego towarzyszkę, miss Reynolds.

Próba wytrzymałości. Firma de Havilland dokonała niedawno ciekawej próby na samolocie seryjnym Moth-Gipsy. Wprowadzony w ostre pionowe picqué, samolot osiągnął szybkość ponad 330 kilometrów na godzinę. Po tej próbie samolot i silnik zostały poddane skrupulatnej kontroli, która wykazała, że wszystkie części samolotu znajdują się w doskonałym stanie, a regulacja nie uległa żadnym zmianom. Fakt, że samolot nie wymaga po takim, bądź co bądź ryzykownym, eksperymencie żadnych poprawek, ani też uzupełnień regulacji, świadczy bardzo pochlebnie o solidności konstrukcji i materjałów znanej i cieszącej się oddawna zasłużoną sławą firmy.

Samoloty sportowe w lotnictwie wojskowem. Wojskowe władze lotnicze angielskie zakupiły, uzbroiły i wysłały do Iraku cztery samoloty typu Moth, przeznaczając je do użytku tamtejszych oddziałów armji kolonjalnej.

Przysposobienie lotnicze. Lotnictwo sportowe jest w Anglji wybitnie popierane przez rząd, który kładzie wielki nacisk na przysposobienie lotnicze całego narodu. To popieranie sportu lotniczego stoi w ścisłym związku z angielską polityką lotniczą, według której zawodowe kadry lotnictwa wojskowego, których utrzymanie jest bardzo kosztowne, mają być ograniczone do minimum, podczas gdy gros sił lotniczego personelu stanowić ma doskonale wyćwiczona rezerwa.

Dla osiągnięcia tego stanu doskonałości pilotów rezerwy, mają powstać, w porozumieniu z organizacjami sportowemi lotnictwa, eskadry treningowe, subsydjowane przez rząd.

Ekspansja przemysłu lotniczego. W ostatnich czasach daje się zauważyć wybitny wzrost zamówień na samoloty angielskiego przemysłu lotniczego. Tyczy się to przedewszystkiem samolotów wojskowych. Po greckiem zamówieniu na wodnosamoloty, angielska firma Fairey otrzymała zamówienie od rządu belgijskiego na wykonanie 45 samolotów myśliwskich z silnikami Rolls-Royce, o mocy 550 KM.

W czasie lotów próbnych, samoloty te uzyskały szybkość 320 km/godzinę na wysokości 3000 m, na wysokości zaś 6000 m szybkość zaledwie o 5 km/godz. mniejszą. Czas wznoszenia się na 3000 m wyniósł 5 minut, na 6000 m — około 11 minut.

Angielskie ministerstwo lotnictwa postanowiło zmodernizować także tabor własnej floty powietrznej i w tym celu zamówiło w firmie Hawker 200 samolo-

tów myśliwskich i niszczycielskich dziennych.

Prócz wyżej wymienionych zamówień, zostały poczynione jeszcze zamówienia mniejsze przez dominja angielskie, Japonję i republiki południowo-amerykańskie.

Times oblicza, że angielskie samoloty wojskowe są obecnie używane w armjach powietrznych dwudziestu czterech państw.

Zawody o puhar królewski. W ostatnich dniach został ogłoszony regulamin zawodów o puhar królewski. Trasa lotu wynosić będzie 1600 km, przy trzynastu lądowaniach. Zawody odbędą się 25 lipca.

Lot dokoła Europy. Trzech Anglików: kapitan Barnard, Crossley i Avre projektują rozpocząć pierwszego kwietnia lot okrężny nad Europą. Samolotami, użytemi do tego celu, będą dwa trzymiejscowe Spartan oraz Fokker „Spider", na którym Barnard odbył lot do Capu z księżną Bedford. Samolot ten, po ostatniej przeróbce, może pomieścić dwanaście osób.

Możliwe, że w tym locie turystycznym trzem Anglikom towarzyszyć będzie czwarty — na autogiro.

AUSTRALJA

„Młodszy Krzyż Południowy". W grudniu 1930 r. wystartował z Sydney australijski lotnik Mengies na samolocie turystycznym Avro-Avian, znanym pod nazwą „Southern Cross Junior". Na samolocie tym Kingsford Smith w swoim czasie dokonał lotu z Anglji do Australji. Tym razem „Młodszy Krzyż Południowy" przeleciał do Nowej Zelandji (przestrzeń 1950 km) w przeciągu 12-tu i pół godziny. Samolot zaopatrzony jest w silnik Gipsy II o mocy 105 KM.

BELGJA

Medale za zasługi na polu lotnictwa. Król belgijski został odznaczony przez króla rumuńskiego złotym medalem zasługi na polu lotnictwa za piękny przykład, jaki daje swemi częstemi podróżami powietrznemi. Taką samą odznaką została udekorowana królowa Elżbieta i książe Walji.

CZECHOSŁOWACJA

Zamówienia zagraniczne. Rząd fiński zamówił w Czechosłowacji 9 samolotów szkolnych typu Smolik 217 z silnikiem Walter 120 KM. Samoloty te są przeznaczone dla wojskowych szkół pilotów lotnictwa fińskiego.

Stagnacja sportowo-lotnicza. W ostatnich czasach w Czechosłowacji daje się zauważyć dużo mniejsze zainteresowanie sportem lotniczym, niż dotychczas. O ile dawniej, aż do roku 1930, piloci czescy brali udział we wszystkich sportowych zawodach międzynarodowych, o tyle w 1930 r. nie było żadnego przedstawiciela czeskiego lotnictwa na żadnym z większych lotów okrężnych, z wyjątkiem Lotu Małej Ententy i Polski.

Przyczyny tego możemy szukać zarówno w braku finansowego poparcia udziału w imprezach sportowych przez Rząd, jak również w zupełnem prawie zaniechaniu budowy samolotów turystycznych przez konstruktorów czeskich.

CHILI

Chilijskie siły lotnicze. Republika Chili pragnie mieć najliczniejsze siły lotnicze w Ameryce Południowej; narazie Chili posiada 150 samolotów wojskowych i cywilnych. 60 nowych samolotów zostało zamówione w jednej z wytwórni amerykańskich w Santiago.

CHINY

Francuska propaganda sportowo-lotnicza. W zeszłym tygodniu na aerodromie Hungjao został skończony montaż turystycznego samolotu francuskiego, niedawno tam przybyłego. Jest to jednopłat Potez 36 z silnikiem Renault o mocy 95 KM. Właścicielem wyżej wymienionego samolotu jest pilot francuski Surtel, który ma zamiar w Chinach przedsięwziąć szereg lotów, demonstrujących wszystkie praktyczne możliwości samolotu. Sfery lotnicze Szanghaju okazują wielkie zainteresowanie tym nowym typem samolotu turystycznego.

Komunikacja lotnicza. W programie rozwoju lotnictwa cywilnego, nakreślonym przez rząd nankiński, jedno z naczelnych miejsc zajmuje bliska realizacja linij lotniczych: Nankin—Pekin, Szanghaj—Kanton i Nankin—Manchuli, stanowiącej odcinek linji Nankin—Berlin.

Odcinek ten ma eksploatować chińsko-niemiecka kompanja, nosząca nazwę „Euro-Azja". W związku z powyższem, w styczniu przyleciały do Szanghaju cztery sześcioosobowe samoloty niemieckie. Trzynastu pilotów Niemców zaczęło już przeprowadzać na miejscu loty próbne.

Z chwilą, gdy linja Nankin—Berlin zostanie otwarta na całej swej długości — będzie ona bezsprzecznie najdłuższą na świecie.

FRANCJA

Loty turystyczne Gerbaulta. Słynny żeglarz-samotnik Alain Gerbault lata wzdłuż i wszerz Marokka na swym Farmanie 230 z 40-konnym silnikiem Salmson i cieszy się, że powrócił do swego ukochanego sportu z czasów Wielkiej Wojny.

Nawet można porzucić żeglarstwo i zdradzić morze dla — lotnictwa!

Zawody lotnicze. Program Ligi Rozwoju Lotnictwa na rok 1931 obejmuje cały szereg międzyklubowych konkursów szybowcowych. W zawodach lotniczych, urządzanych przez wyżej wymienione towarzystwo, obiecał wziąć udział słynny as lotnictwa niemieckiego, Fieseler, który na międzynarodowym konkursie w Zürichu wykonał w roku ubiegłym szereg trudnych figur akrobacji lotniczej, jak: odwrotne loopingi, zwolnione beczki i t. p.

Pomoc rządu dla lotnictwa sportowego. Sport lotniczy, który dotychczas nie cieszył się specjalnem poparciem rządu, w roku ubiegłym zwrócił na siebie baczniejszą uwagę ministerstwa lotnictwa. Przedewszystkiem ministerstwo rozpoczęło pracę nad zespoleniem licznych lokalnych klubów i towarzystw lotniczych w jedną wielką narodową organizację, pod nazwą „Fedèration Nationale Aèronautique". Pozatem, przy pomocy rządu, udało się zapewnić ulgi dla kupujących awionetki i umożliwić (dzięki finansowemu poparciu ze strony ministerstwa lotnictwa) przeprowadzenie ogólnej zniżki cen na samoloty turystyczne.

Salmson 18 AB. Chłodzony powietrzem nowy silnik Salmson, typu 18 AB, o mocy 500 KM, o którym kilkakrotnie już wspominaliśmy, z zainteresowaniem śledząc przeprowadzane z nim próby, okazał się doskonałym. Wbudowany na samolot Potez XXV, bez defektu przepracował przeszło 200 godzin w locie, na lotnisku Villacoublay.

Obecnie taki sam silnik zostanie wbudowany w samolot Potez XXIX, oddany do osobistej dyspozycji szefa wojskowego lotnictwa francuskiego, generała Barres'a.

Trzyosobowy samolot turystyczny. W zakładach Liorè et Olivier znajduje się na wykończeniu nowy typ słabosilnikowego samolotu turystycznego na trzy osoby. Samolot ten, zbudowany według projektu inżyniera Leyata, zaopatrzony jest w silnik Renault o mocy 95 KM. Nowa konstrukcja Marcela Leyata budzi wielkie zainteresowanie wśród pilotów-turystów, ze względu na to, że wszystkie pomysły tego znanego konstruktora w dziedzinie budowy samolotów odznaczają się niezwykłą oryginalnością i praktycznością.

Przygotowania do zawodów o Puhar Schneidera. Francuskie władze lotnicze definitywnie już zatwierdziły skład osobowy ekipy, mającej wziąć udział w zawodach o Puhar Schneidera. Ekipę tworzą piloci: kapitan Amanrich, por. Demongeat i por. Bougault. Wszyscy trzej brali udział w ćwiczebnych lotach na jeziorze Hourtin koło Bordeaux, które to jezioro służy już od dwóch lat do treningu na wodnosamolotach Bernard.

GRECJA

Zakupy greckie w zakładach Junkersa. Przedstawiciele linij lotniczych greckich niedawno dokonali zakupu trzech trzysilnikowych samolotów Junkers G.38. Niemieckie lądowe samoloty-olbrzymy, jak się okazuje, łatwiej znajdują nabywców, niż przereklamowane łodzie latające Dorniera.

ITALJA

Samolot rakietowy. Doktór Cattaneo, dawny rekordzista w lotach szybowcowych, ukończył budowę samolotu rakietowego, który zostanie poddany próbom w najbliższym czasie.

Italski lot okrężny. Tegoroczny lot okrężny Italji odbędzie się w lipcu. Obejmować on będzie trasę długości 5.500 km, która ma być pokryta w sześciu etapach.

Bilans sportowego lotnictwa za rok ubiegły. Widocznym dowodem szybkiego rozwoju włoskiego lotnictwa sportowego w roku ubiegłym jest jego bilans, który zamyka się pozycjami:

1) Wielki lot okrężny (Giro Aereo d'Italja 1930), w którym wzięło udział 47 pilotów italskich.
2) Wspaniały szereg raidów pojedyńczych pilotów, jak naprzykład lot do Tokio.
3) Lot trzech samolotów italskich z Rzymu do Kapsztatu.
4) Słynny lot transoceaniczny eskadry generała Balbo, który również do pewnego stopnia uważać należy za lot turystyczny.

Śmierć pułk. Maddaleny. Lotnictwo Italji poniosło dotkliwą stratę przez śmierć słynnego lotnika płk. Maddaleny, wraz z którym zginęli: uczestnik lotu transatlantyckiego kpt. Cecconi i por. Damont. Lotnicy zginęli z dotychczas nieustalonych przyczyn podczas lotu ćwiczebnego na wodnopłatowcu Savoia 64.



Ś. p. pułk. Maddalena

JAPONJA

Lot przez Pacyfik. Lotnik Shiwara został wybrany przez rząd japoński do przelotu w paru etapach nad Pacyfikiem. Podobno jeden z bardziej znanych pilotów francuskich marzy o takim samym przelocie, z tą różnicą, że chce całą 8.000-kilometrową przestrzeń przelecieć bez lądowania.

Nowy sterowiec. W Japonji został zbudowany pierwszy wielki sterowiec, konstrukcji krajowej. W końcu lutego odbył on pomyślną próbę w 36-godzinnym locie.

NIEMCY

Handel samolotami. W roku 1930 Niemcy importowały 5 samolotów, w tej liczbie 4 samoloty angielskie. Natomiast eksport samolotów niemieckich przewyższył kilkakrotnie import, gdyż do samej tylko Anglji zostało wysłanych 31 samolotów, do Rosji 27, do Stanów Zjednoczonych 11, a do Francji — 4.

Co słychać z Challenge'em 1932 r.? Aeroklub Niemiec zgłosi na najbliższe zebranie F. A. I., które ma się odbyć na początku czerwca w Bukareszcie, projekt zmiany regulaminu generalnego Challenge'ów. Dopiero po załatwieniu tej sprawy aktualnem będzie ułożenie regulaminu Challenge'u 1932 r.

Konwencja lotnicza. Między Rzeszą Niemiecką a Czechosłowacją została podpisana nowa umowa lotnicza, tycząca się cywilnych linij lotniczych. W umowie tej zainteresowane są również linje austrjackie i szwajcarskie.

Szczątki R. 101. Szczątki angielskiego sterowca R. 101, który w zeszłym roku uległ tragicznej katastrofie pod Beauvais, zostały zakupione przez Towarzystwo Zeppelina. Metalowe części konstrukcji posegregowano na miejscu katastrofy, w celu przetopienia ich i przewiezienia do zakładów Zeppelina, gdzie zostaną zużyte do wyrobu nowych części dla budowy sterowca L. Z. 129.

ROSJA

Port lotniczy Moskwy. W najbliższym czasie w Moskwie zostanie otwarte lotnisko, które będzie można zaliczyć do największych portów lotniczych świata. Położone tuż obok miasta, będzie ono stanowić węzeł siedmiu krzyżujących się linij lotniczych i zostanie zaopatrzone w najnowsze specjalne urządzenia do lotów nocnych.

Looping na szybowcu. W czasie siódmego zlotu pilotów szybowcowych w Rosji Sowieckiej, pilot W. Stepanczenko wykonał na szybowcu „Krasnaja Zwiezda" trzy loopingi na wysokości około 300 metrów nad ziemią. Szybkość konieczna do wykonania pętli wynosiła dla tego szybowca 140 kilometrów na godzinę.

Stepanczence przypada zaszczyt wykonania niepierwszego wprawdzie loopingu na szybowcu wogóle, (gdyż przed nim wykonał tę akrobację amerykański pilot Hoose), ale w każdym razie pierwszego loopingu z samodzielnem osiągnięciem koniecznej do tej figury wysokości. Hoose, który wykonał cztery loopingi na szybowcu w Stanach Zjednoczonych, był holowany przez samolot.

Szybowiec „Krasnaja Zwiezda" ufundowany został przez redakcję gazety tej samej nazwy.

STANY ZJEDNOCZONE

Kobiecy rekord wysokości. Kobiecy rekord wysokości został w tych dniach pobity przez pannę Frankie Renner. Lotniczka wzniosła się na 9.900 metrów, to jest o 1.600 m. wyżej, niż jej poprzedniczka. Wspaniałe zwycięstwo opłaciła panna Renner odmrożeniem obu nóżek.

Nowa wyprawa Byrda. Admirał Byrd zakończył już opracowanie projektu nowej lotniczej ekspedycji do Bieguna Południowego. Tym razem ekspedycja ma zamiar dotrzeć do bieguna ze strony przeciwnej, niż poprzednio. Data odpłynięcia statku, mającego stanowić bazę operacyjną dla samolotów ekspedycji, nie jest jeszcze ustalona.

„Lindberghiada". Ferma w Little Falls, w której Lindbergh spędził swoją młodość, stała się własnością narodu amerykańskiego.

Loty arktyczne. Pilot Noe Crosson jest specjalistą w lotach nad kontynentem arktycznym. Często spełnia on niebezpieczny obowiązek zaopatrywania w żywność ludności stref polarnych, odciętych od świata śniegami i lodami. Ostatnio, nie zważając na burzę, Crosson poleciał do Point-Barrow na Alasce, wioząc transport antydyfterytowej szczepionki; gdy po pięciu i pół godzinnym locie dotarł do celu swej podróży, skrzydła jego samolotu całkowicie pokryte były lodem.

Awionetka o zmiennej rozpiętości skrzydeł. Naczelny inżynier wielkiej amerykańskiej firmy „Buth Aircraft Corporation", Marysville, skonstruował ciekawy samolot sportowy, który wymieniona firma produkować będzie seryjnie. Samolot ten, nazwany przez konstruktora „Bull-Pup", jest jednopłatem jednomiejscowym, o skrzydłach umocowanych w górnej części kadłuba i może być przystosowany do silników różnych typów, o mocy od 40 do 80 KM.

Prototyp „Bull-Pup" posiada trzycylindrowy silnik Skerely 45 KM. Skrzydła, konstrukcji drewnianej, obciągnięte są płótnem. Szkielet kadłuba i podwozie — z rur stalowych i żeber aluminjowych. Amortyzacja — oleopneumatyczna.

Najciekawszą stroną konstrukcji „Bull-Pup'a" jest możność zmiany rozpiętości jego skrzydeł i ich powierzchni nośnej, którą klijenci Buth-Aircraft Corporation będą mogli (naturalnie w określonych granicach) wybrać sobie przy zamówieniu. Zależnie od tego, czy pragnieniem właściciela samolotu będzie posiadanie maszyny szybkiej, czy też bardzo łatwej w pilotowaniu, a jednocześnie powolniejszej, można zastosować do niej takie lub inne skrzydła.

Prototyp „Bull-Pup" (z silnikiem 45 KM) posiada szybkość maksymalną 148 kilometrów na godzinę i minimalną (przy lądowaniu) 56 km/godz. Współczynnik bezpieczeństwa wynosi 7,25.

Cena tego nowego samolotu sportowego w przybliżeniu określona została na 1.250 dolarów.

Poraz pierwszy w sprzedaży samolot ukaże się na Narodowej Wystawie Lotniczej w Detroit, w kwietniu r. b.

Szybowiec nad New Yorkiem. Pilot Wolf Hirth utrzymał się nad New Yorkiem przeszło godzinę na szybowcu. Pisma amerykańskie nie podają jednak, czy ten szybowiec był holowany, czy też żeglował sam.

SZWAJCARJA

Kronfeld w Szwajcarji. W tych dniach znany as szybownictwa austrjackiego, Kronfeld, przybył do Szwajcarji na zaproszenie aeroklubu berneńskiego. Celem przyjazdu Kronfelda jest przeprowadzenie badań nad terenami, przeznaczonemi na szybowiska w Szwajcarji, oraz ewentualnie znalezienie nowych terenów, nadających się najlepiej dla lotów żaglowych. Kronfeld ma pozatem wygłosić w kilku miastach odczyty o szybownictwie.



Ś. p. Zygmunt Puławski

Zginął Puławski. Nie możemy sobie wyobrazić w tej chwili możliwości dotkliwszej straty dla lotnictwa polskiego. Zginął bowiem człowiek wielkiego talentu, ogromnej energji i niezwykłych możliwości. Zginął konstruktor, który przebył szczęśliwie najcięższy okres dla twórcy — okres wybijania się, nieufności i obojętności ogółu tych, którzy decydują o dopuszczeniu młodego człowieka do wykonania wielkiego i odpowiedzialnego zadania. Puławski zginął w chwili, kiedy nikt nie wątpił już w Jego talent i w Jego wiedzę. Konstrukcje Jego, a zwłaszcza P—6, wytrzymały ciężki, międzynarodowy egzamin, za jednym zamachem zdobyły dla ich Twórcy zupełne zaufanie. Na dalsze konstrukcje Puławskiego znalaźćby się musiały — i znalazłyby się — środki, mimo ciężkich warunków gospodarczych kraju.

Dlatego śmierć Puławskiego robi tak ogromną wyrwę w naszem lotnictwie. Wyrwę, którą — mam to pesymistyczne przekonanie — nieprędko da się wyrównać.

Sport lotniczy traci w Puławskim hardego przedstawiciela, uosobienie pasji latania „za wszelką cenę". Dla Puławskiego przebywanie w powietrzu, na czem się tylko dało, było jakby koniecznym pokarmem bodajże duchowym, orzeźwiającym i zapalającym Jego twórczą energję. Puławski lubił latać, wnosząc do treningu i przelotów umyślnie moment niebezpieczeństwa. Poczucie niebezpieczeństwa było widać konieczne dla Jego psychiki. Tą właściwość czyniła Zeń w kadrach lotnictwa sportowego typ indywidualny, którego metody, jak i pilotów nazbyt ostrożnych, były niejednokrotnie podstawą dyskusji, dążącej do ustalenia warunków idealnych dla pilota sportowego.

Jako człowiek, Puławski był typem najwspółcześniejszym. Szukał zadowolenia we własnej twórczości i w emocjach sportowych, poza konwenansem pseudo-towarzyskich „bywań", salonów, elegancji, rewizyt, zdawkowej uprzejmości i t. p. nieszczęsnych pozostałości ancien regime'u — jakże skracających ludziom banalnym życie! Usposobienie gwałtowne, sposób bycia jakby „kanciaty", jednak niezatruwający nikomu życia, daleki od tego, co klasyfikujemy jako ordynarność; pulsująca w każdym słowie i ruchu energja, szczery uśmiech i śmiech — czyniły z Puławskiego typ bardzo dziwnie interesujący i sympatyczny.

Wieko trumny, zawierającej zwłoki Puławskiego, przytrzasnęło wraz z Nim wielkie nadzieje, jakie rokował. Pod to wieko wrzuciliśmy, którzyśmy Go znali, nasz żal serdeczny. Zatrzymujemy po Nim piękne wspomnienie i tę krzepiącą otuchę, którą zawsze budzi wspomnienie po kimś, co większym był w Narodzie.

T. P.



Janusz Meissner
ZAŁOGA

Noc dokoła robiła się coraz czarniejsza, bezksiężycowa, gęsta. Tylko w górze, czyste i wielkie, tkwiły nieruchomo srebrne gwoździe niesymetrycznych konstelacyj.

Ziemia leżała głęboko pod niemi, jakby o wiele dalsza niż gwiazdy, przykryta matowo-czarną tonią mroku, pozbawioną powierzchni nad poszarpanem dnem Karpat, które zsuwały się faliście w tył, niewidoczne w czerni i zaledwie odgadywane, przeczuwane niejako, z pomocą chronometrów i kursów busoli.

Czasem błyskały w dole pojedyńcze iskierki świateł ludzkich osiedli: o dwa tysiące metrów niżej czaiło się życie. Czasem — o wiele rzadziej — pełzał świetlisty, długi robak pociągu, dysząc różową parą. Czasem — jak niewygasły żar ogniska, przykryty popiołem ciemności — przezierał czerwono-rudy odblask łuny miasta, albo dworca kolejowego, ukrytego gdzieś za grzbietem górskim w dolinie.

Pośrodku, może nieco bliżej gwiazd (z ziemi mogło się nawet wydawać, że między gwiazdami), leciał samolot.

Jego sygnałowe światła: zielone i czerwone, balansowały łagodnie na osi, którą tworzyła środkowa, biała lampka. Rury wydechowe pluły ogniem po obu stronach silnika, tworząc z płomieni odgięte pędem wtył wąsy. Z gondoli sączyło się błękitnawe światełko maleńkich żarówek przy tablicy zegarów.

Wolno pulsowały strzałki manometrów. Nerwowo, choć ledwie dostrzegalnie, drgała wskazówka na liczniku obrotów. Czuły Badin zdawał się oddychać delikatnie i ostrożnie szybkością, aby nie stracić swych stu osiemdziesięciu na godzinę. Czarna kula busoli stała nieruchomo, czekając jednak pierwszej okazji, aby potoczyć w lewo lub w prawo swój lśniący fosforową podziałką pierścień.

Zegary żyły. Nasycona para w spiralnych rurkach termometrów, żywionych ciepłem silnika, rozprężała się, popychając leniwie pełznące strzałki. Trwająca w nieustannem wahaniu i rozterce gałka pochyłomierza kiwała się w obie strony. Systematyczny chronometr odrabiał rytmiczne sekundy. Tylko wskaźnik benzyny, zagłębiony w obliczeniach zbiorników, trwał nieruchomo, w oczekiwaniu, aż zażądają od niego sprawozdania, przez wyciągnięcie sprężyny.

Pilot i obserwator lecieli milcząc. Nie potrzebowali porozumiewać się ze sobą: kurs i czas — to było wszystko, co sobie mieli do powiedzenia tej nocy i co obgadali dokładnie przed startem. Rozumieli się zresztą doskonale i lekkie dotknięcie dłoni obserwatora wystarczało pilotowi do zmiany kierunku, jeżeli trzeba było zrobić poprawkę kursu o parę stopni.

Stanowili starą, doskonale zgraną załogę jeszcze z czasów wojny. Trudno byłoby znaleźć bardziej odpowiednich dwóch ludzi na ten raid, w którym właśnie załoga, jako całość, musiała wykazać najwyższe zalety pracy w powietrzu.

Pilot, mały, suchy człowieczek, o zwiędłej twarzy starego aktora, milczący i chłodny — wbrew temu, o czem zdawały się świadczyć jego czarne, gorejące oczy—nie cieszył się sympatją wśród kolegów. Nie przyjaźnił się z nikim, a nawet obserwator, z którym odbył niemal całą kampanję, nie był z nim na ty.

Nie miał, zdaje się, nikogo na świecie i nikt go nie interesował. Żył nauboczu, rzadko pokazywał się w kasynie i nie brał udziału w zebraniach towarzyskich korpusu oficerskiego pułku.

Ceniono go jako pilota. Był odważny zimną, ambitną odwagą ludzi zdeterminowanych, ale nie podlegających żadnym wzruszeniom.

Latał dobrze. Niektórzy twierdzili nawet, że brawurowo. Ale to nie była brawura: w jego akrobacji nie odczuwało się patosu. Jego beczki i korkociągi, przewroty i immelmany były precyzyjne, obliczone co do metra i co do sekundy. Nie robił ich jednak dla efektu, ani z potrzeby wypowiedzenia się w powietrzu, jaką odczuwa zawsze trochę romatyczny pilot-artysta.

Akrobacja stanowiła jego codzienne ćwiczenie, pewien program, który należało wykonać, pewne przyzwyczajenie, a może nałóg, który zaspokajał na zimno i z flegmą. Nie dbał o nic i o nikogo.

Aha: dbał o maszyny.

Kochał je, przywiązywał się do nich, współczuł z niemi — jeżeli doznawały uszkodzeń, żałował ich — jeżeli potrzaskane i rozbite szły do kasacji.

Nie przejmował się śmiercią ludzi i obojętnie chodził z obowiązku służbowego na lotnicze pogrzeby. Bez wzruszenia, a nawet z uśmiechem lekkiej ironji, przyjmował wiadomości o katastrafie kolegów. Ale ilekroć wchodził do trupiarni maszyn, gdzie leżały ich poszarpane w zderzeniu z ziemią zwłoki, — odkrywał głowę.

Mechanicy bali się go. Wiedział natychmiast o każdem ich niedopatrzeniu był wymagający i nie uznawał odpoczynku dla ludzi, póki samoloty nie grały najdoskonalszym rytmem silników, póki nie lśniły świeżo wymyte skrzydła i kadłuby płatowców, póki bez szmeru i lekko, jak stal po lodzie, nie przesuwały się linki i dźwignie sterów.

Kiedy siedział w gondoli za knyplem, z ręką na manetce i z mocno rozpartemi na orczyku nogami, jego sucha twarz, o drapieżnym nieco profilu, krzepła w wyrazie napiętej woli. Umiał zwyciężać przeszkody i umiał także żądać od maszyny wszystkiego, co dać mogła.

Był niskiego wzrostu i mógł swobodnie oprzeć głowę o tylną ścianę kabiny. Siedział w niej głęboko, wygodnie i pewnie. Widać było, że jest tu u siebie, na właściwem miejscu. Widać było, że jest *pilotem*.

Jego obserwator — —

Kiedyś chciał zostać pilotem. Miał wtedy 17 lat i nieposkromione pragnienie oddania życia za ojczyznę: była wojna.

Ale do szkoły pilotów przyjmowano conajmniej osiemnastoletnich. Znalazł jednak drogę do władz i protekcję na ten jeden jedyny raz.

Zaczął latać. Ale nie miał szczęścia: na trzystu metrach zacięły się stery starego szkolnego grata. Instruktor zginął na miejscu; ucznia odwieziono do szpitala.

Wyszedł po trzech miesiącach bez nogi. Nie pozwolono mu kończyć pilotażu z protezą od biodra.

Prosił, błagał, płakał.

— Jeżeli pan koniecznie chce, może pan zostać obserwatorem.

Uspokoił się:

— *Quand on ne peut pas manger des grenouilles, on mange des crapauds* —

westchnął i skończył kurs jako primus.

Potem spotkał się z pilotem na froncie. Utworzyli załogę. Razem brali krzyże i pochwały w rozkazach za brawurowe walki z kawalerją Budiennego.

Bili się: pilot — na zimno, pewnie i spokojnie mierząc przed łby końskie cwałujących szarż ze swego Hothkisa; obserwator — ze szczerym patosem bohaterstwa, wychylony całem ciałem za burtę gondoli.

Po powrocie na lotnisko pilot pieczołowicie zaklejał krążkami płótna podziurawione boki i skrzydła samolotu; obserwator pił z kolegami i całował usta przygodnych kochanek, albo — pisał wiersze i płomienne listy do jednej, dalekiej, którą kochał prawdziwie.

Wreszcie przyszedł rozejm i pokój.

Zaczęły mijać lata. Ginęli piloci, wschodziły nowe gwiazdy asów, zmieniały się maszyny...

Obserwator wydał pierwszy tom poezji; potem — drugi i trzeci. Wszyscy go znali i mówili doń po imieniu. Był popularny, miał talent, lubiono go. Dobrze mu było na świecie: dziękował Bogu za wszystko, co miał; nawet za drewnianą od biodra nogę. Był miłym towarzyszem hulanek, brał na serjo zawarte przy kieliszku braterstwa i można było na niego liczyć w potrzebie. Był na ty z całym światem, kochał się najczęściej z wzajemnością, a zawsze z zapałem, cieszył się byle czem i posiadał nieprzebrane zapasy entuzjazmu. Jeżeli czasem udawał gorycz, to przez kokieterję.

Stosunek jego do pilota nie uległ zmianie. Cenili się wzajemnie, mówili sobie per panie poruczniku, chętnie latali razem i nawet pili czasem po locie. Ale kończyło się na tem. Nie łączyła ich przyjaźń, ani też dzieliła antypatja; spotykali się i rozchodzili obojętnie.

A przecież coś ich wiązało, choć nie zdawali sobie z tego sprwy. Zwłaszcza, kiedy lecieli tak nocą sami, we dwóch tylko między gwiazdami i niewiadomem dnem mroku.

Lecieli wierzchem nocy nad światem otoczeni bezmiarem ciemności. Przemykali się nad czarną przepaścią ziemi, co leżała głęboko w dole, coraz dalsza i coraz bardziej niewiadoma.

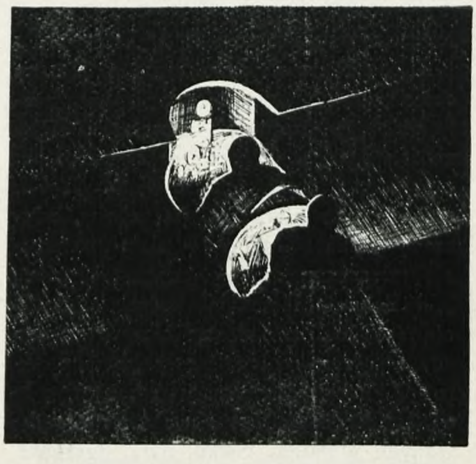
Sto osiemdziesiąt na godzinę, bez zboczeń, jak pocisk, wystrzelony z działa. Sto osiemdziesiąt na godzinę — ścieg szyty prosto na południe, przecinający pionowym rzutem z dwóch tysięcy metrów kręte drogi górskie, strome zbocza, przytulone u podnóży wsie, ciepłe, włochate szmaty lasów...

Daleko, za łańcuchami gór, już w różowem świetle wstającego dnia, czekać będzie na nich bezpieczne lotnisko. Za trzy godziny zacznie świtać. Wtedy wylądują, aby z nowym zapasem benzyny znów lecieć dalej, na zachód, a potem na północ, zamknąć ogromny okręg 24-godzinnego raidu...

— Wytrzyma silnik?

Myśleli tylko o nim.

Trzy rzędy czarnych, rozgrzanych pracą cylindrów. Trzy rzędy podwójnych świec wyszczerzonych, jak porcelanowe zęby. Ociekający złocistą oliwą, potwornie wygięty grzbiet korbowego wału z twardej stali, w niestrudzonym wirze obrotów. Gorliwie wznoszące się i opadające, mocne ramiona korbowodów i ciasno ślizgające się za nimi tłoki w uścisku oszczędnych pierścieni. Spłomienione wyloty rur wydechowych, dyszące ogniem. Węże kabli. Żyły przewodów. Niewzruszenie stojące na straży kurki i krany...



W mocne ujęte opływ, lotne skrzydła. Profilowane stójki, zastrzały, osłony. Poważne, surowe dla zboczeń z kursu, stery. Czujne, zawsze wspomagające się nawzajem lotki... I — stęsknione za równą gładzią lotniska, próżniacze teraz, niepotrzebne i zapomniane w locie — podwozie...

Równy warkot na pól rozdziera ciszę. Półtora tysiącem obrotów na minutę ciągnie maszynę przez otchłań nocy czarne, dwuramienne śmigło. I co minutę spływa wtył, za stateczniki, trzy kilometry ciemnej przestrzeni, trzy kilometry głęboko w dole przyczajonej, groźnej teraz dla samolotu, niegościnnej, pełnej przeszkód ziemi.

— Wytrzyma silnik?

Pulsują manometry, drgają wskazówki zagarów, wolno odmierza minuty chronometr. Mdło świecą lampki w kabinie pilota...

I nagle w rytm upartej pracy wpada pół sekundy ciszy. Pół sekundy — może mniej? — może tylko jeden takt, jeden suw tłoka?

I rytm się zespala, już trwa dalej, rozwija się, jak przedtem.

Nie długo: coś wkrada się między drgania równych wybuchów, coś klekoce, dudni i strzela. Ciągłość warkotu rwie się i plącze, przedziera się przez jakieś zapory, dobywa się z trudem, jak oddech chorych płuc, gorączką trawionego człowieka. Silnik przerywa.

Strzałka obrotomierza zadrgała niespokojnie. Opadła, wzniosła się znowu z wysiłkiem, zawachlowała nerwowo, ale nie zdołała już osiągnąć poprzedniej cyfry: obroty spadły na 1300.

Pilot zaklął pod nosem i, dodając gazu, pokręcił korbką rozrusznika.

Nie pomagało: silnik krztusił się, strzelał, zamierał jakby, w konwulsyjnym skurczu rzucał przez moment pełnią mocy płomień w rury wydechowe, ale wnet milkł, charczał, pluł dymem, dusił się.

— Źle! — rzucił za siebie pilot, sprawdziwszy krany dopływu benzyny, które były zresztą w porządku. — Źle: nie wiem, co mu jest.

Obserwator nachylił się nad nim. Spojrzeli jednocześnie na altimetr. Wskazywał 2100.

— Co jest pod nami?

— Jeszcze góry... Wiatr w twarz.

Silnik rzęził, chrapał, konał. Szli w dół. Maszyna grzęzła brzuchem, nie znajdując dostatecznego oparcia.

Powiało strachem: zapadali w ciemność, w czerń, w nieznane i nieodgadnione...

— Skacz pan — powiedział pilot. — Już blisko.

Obserwator poprawiał klamry i szelki spadochronu.

Głęboko pod nimi błysnęło jakieś światełko.

— Tam są ludzie — pomyślał i odpiął pas.

— Prędzej — naglił pilot. — Ma pan do ziemi z 500 metrów.

— Mam 500 metrów. 500. Ja mam 500 metrów... — A pan? — zapytał, tknięty nagłą myślą.

Pilot z irytacją wzruszył ramionami.

— Skacz pan — powtórzył.

Nie miał spadochronu. A raczej miał go w bagażniku maszyny. Musiał mieć: taki był rozkaz. Ale niewygodnie było latać, mając ten tłomok na sobie.

Zresztą — czy zostawiłby samolot własnemu losowi? Czy skoczyłby, skazując maszynę na nieuchronne rozbicie.

Siedział, jak przedtem, mocno rozparty w gondoli, pewnym chwytem dłoni trzymając między kolanami sterowy drążek.

Szła ku niemu ziemia, twarda i niego-

ścinna, pochylona nieznanemi kątami zboczy i grzbietów, dolin, jarów, najeżona kolumnami drzew, usiana ludzkiemi siedzibami, nierówna, pełna zasadzek i zdrad ziemia.

Patrzył w dół. Czekał na nią, spokojny, zdecydowany.

Nie, nie wyskoczyłby, nawet mając spadochron na sobie: można przecież trafić na równą łąkę, na łagodne zbocze, na las gęsty i elastyczny, jak sprężynowy materac. Można w ostatniej chwili jednym ruchem steru wyrównać, podciągnąć, uratować maszynę. Można osłabić uderzenie, wyminąć resztką szybkości pień drzewa, przeskoczyć rów, sparaszutować między krzaki. Można nie zabić się i tak.

— Skacz pan. Ja zostaję. Spotkamy się na ziemi.

— Zostaję z panem — oświadczył nagle obserwator. — Może się uda...

Powiedział to niemal wbrew swej woli. Naprzekór buntującemu się instynktowi życia, naprzekór rozsądkowi i opętującemu go przerażeniu. Zostawał dla Człowieka.

Gdyby usłuchał instynktu i skoczył, mógł być pewien ratunku. Zostawał przecież, bo gdyby wyskoczył, maszyna stałaby się cięższa na głowę i trudniejsza do lądowania.

Miał prawo skakać. Miał prawo skakać pierwszy, nie oglądając się na pilota; obaj powinni mieć spadochrony w tym locie.

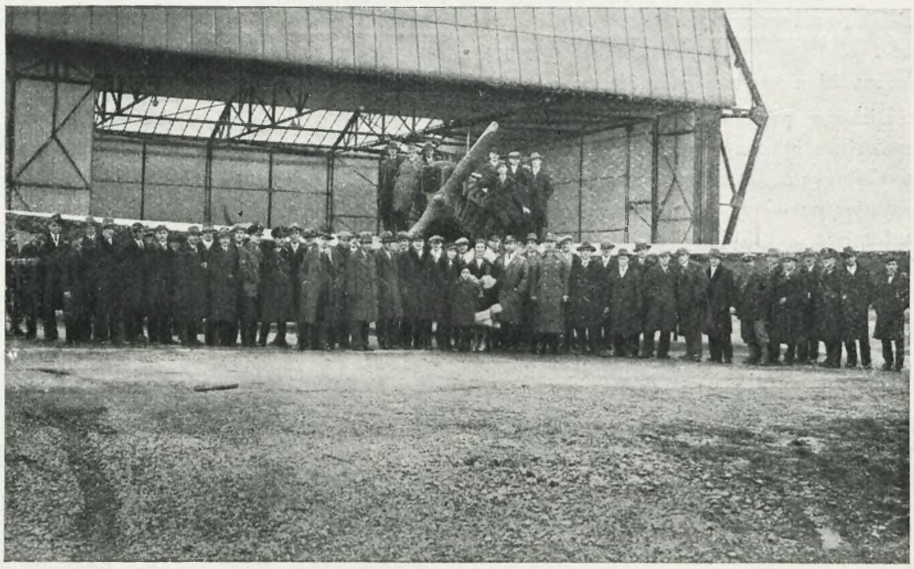
A jednak musiał zostać: tworzyli załogę z tym zimnym, ani lubianym, ani nawet sympatycznym mu człowiekiem. Załoga powinna podzielić los. Tak nakazywał honor i tradycja lotnicza. Dlatego obserwator starannie zatrzasnął zpowrotem klamrę swego pasa i usiadł.

Patrzyli obaj przez burtę. Niewyraźne, rozmazane plamy pod nimi, coraz gęstszy osad mroku, roztapiający w sobie wysoki, zaledwie odgadnąć się dający horyzont — to było to, na czem mieli lądować.

Schodzili wciąż niżej i niżej, w bolesnem naprężeniu czekając, kiedy zderzą się z ciemną, jak noc, górą, która wyrośnie im niespodzianie na drodze. Stracili rachubę czasu i zdawało im się, że już od wielu godzin opuszczają się wdół, w czarność niezgłębioną, na samem dnie której czeka ukryty w ciszy łoskot śmiertelnego zderzenia.

Niemożliwe było zobaczyć cokolwiek w tej gęstwie ciemności. Niemożliwe uprzedzić katastrofę. Próżnem szaleństwem musiał wydać się zamiar wylądowania w tych warunkach. Ziemia mogła znajdować się równie dobrze o sto, dwieście, czy też o dwa metry od samolotu.

ZE ŚLĄSKIEGO KLUBU LOTNICZEGO



Słuchacze kursu p. w. lotn. na lotnisku w Katowicach.

Niesposób było ją zobaczyć.

Kilkakrotnie zdawało się, że już na coś wpadają. Raz przemknęli przez mały obłok, włóczący się samotnie i cicho na ich drodze. Obserwator skurczył się w sobie, wstrzymując oddech. Tylko serce waliło nierówno, jak chory, zdyszany silnik. Tkwiło w niem przeczucie uderzenia: łoskot, trzask, gruchot, ból! Pękanie łamanych kości, szarpnięcie ścięgien, miażdżący cios w twarz, czy w głowę... Może nagły błysk pożaru? Piekący ogień rozlanej benzyny, oszalały krzyk i ukąszenia chciwych, czerwonych płomieni. Swąd, dym, duszność, piekło męki i rozpaczliwej trwogi.

A może tylko nagły, krótki zgrzyt i huk, rozsadzający czaszkę?

O, nędzo strachu! O, nieskończenie długie minuty czekania. Grozo, rozszczepiając włókna nerwów na strzępy! O, przerażenie, trwające zda się wieki! Kiedyż nareszcie?

Nie chciał, jakże straszliwie nie chciał tego. Na roześmiane, kolorowe jego życie opuszczała się szara, potwornie prosta zasłona, mająca przeciąć je nieubłaganie i nagle. Nie mógł już jej powstrzymać. Musiał się teraz poddać. Opadała coraz niżej, szczelnie oddzielając to, co było, od tego, co pozostało jeszcze.

Ciekły długie, męczące, ostatnie sekundy obowiązku.

A potem — —

— Uwaga! — krzyknął pilot .

Przemknęły obok gałęzie. Ciemna masa ziemi gnała tuż niżej, podchodząc gwałtownie pod skrzydła. Spiętrzyła się przed niemi, urosła, waliła na nie ogromną, stężałą falą.

Obserwator zacisnął szczęki: rąbną za chwilę prosto w bok wzgórza.

Nie: maszyna pnie się wzwyż na zamierającym silniku i resztkach gasnącego pędu. Przechodzą nad grzbietem fali. Trącają podwoziem krzaki, uderzają o coś skrzydłem.

— Trzask! — łamią jakieś cienkie drzewko.

I — łagodny, długi rechot płozy przycierającej na kamienistej płaszczyźnie.

— W porządku — mówi obserwator i ciepła radość płynie mu po nerwach. — W porządku: uratował pan maszynę.

Pilot milcząc odpina pasy. Odrzuca je wtył, jak zawsze. Brzękają klamrami po blasze kadłuba. Potem wstaje i obraca się twarzą do obserwatora.

— Moglibyśmy właściwie przejść na ty — zauważa wzruszonym, miękkim głosem.

I załogę łączy długi, serdeczny uścisk dłoni.



BIULETYN KLUBÓW »LOTNICZYCH«

AEROKLUB AKADEMICKI WE LWOWIE

Ogólne zgromadzenie i zmiana charakteru Klubu. W dniu 14 marca r. b. odbyło się ogólne zgromadzenie członków A. A. L. z następującym porządkiem dziennym:

1. Wybór prezydjum,
2. Przyjęcie protokółu z ostatniego zgromadzenia,
3. Sprawozdanie zarządu,
4. Sprawozdanie komisji rewizyjnej,
5. Sprawozdanie sądu koleżeńskiego,
6. Zmiany statutowe ,
7. Zatwierdzenie regulaminów:
   a) sądu koleżeńskiego,
   b) komisji rewizyjnej,
8. Budżet i program,
9. Wybór władz i organów:
   a) zarządu,
   b) komisji rewizyjnej,
   c) sądu koleżeńskiego,
   d) uzupełnienie rady klubu.
10. Wolne wnioski i interpelacje.

Zebranie zagaił prezes kol. May, poczem przewodniczącym wybrano kol. Gadomskiego, sekretarzem p. Sikorzankę.

Imieniem ustępującego Zarządu zabrał głos kol. May, który złożył wyczerpujące sprawozdanie z działalności Klubu. Następnie kierownicy poszczególnych agend odczytali szczegółowe sprawozdania ze swych prac. Imieniem Komisji Rewizyjnej, złożył sprawozdanie kol. Kowalski, zaś imieniem Sądu — kol. Borowski.

Na członków komisji rewizyjnej wybrano: pp.: S. Kowalskiego, inż. W. Jaworskiego, E. Rogozińskiego. Na zastępców: R. Matza i J. Lewińskiego.

W skład sądu koleżeńskiego weszli: pp.: H. Hoyer, T. Kozłowski, J. Łopaciński, Ł. May, Z. Żabski. Zastępcy: J. Prószyński, Z. Laskowski.

Dokooptowano do Rady Klubu p. wicewojewodę Drojanowskiego.

Punkt 6-ty porządku dziennego — zmiany statutowe — referował kol. Gadomski, który w krótkich słowach przedstawił zebranym konieczność rozszerzenia działalności Klubu na szersze warstwy społeczeństwa i, co zatem idzie, konieczność przeprowadzenia odpowiednich zmian statutowych. Proponowane przez referenta zmiany, przyjęto po ożywionej dyskusji. Dotychczasową nazwę Klubu zmieniono na „Aeroklub Lwowski".

W punkcie 7-ym zatwierdzono regulamin sądu koleżeńskiego oraz regulamin komisji rewizyjnej.

Budżet, referowany przez kol. May'a, przyjęto z małemi poprawkami.

Następnie przystąpiono do pkt. 9-go — wyboru władz i organów.

Prezesem wybrano p. Sołowija Władysława, wiceprezesem p. Chorzewskiego Kazimierza.

W skład Zarządu weszli: pp.pułk.Perini, inż. Roland, Polny, Burek, inż. Bogucki, por.-pil. Massalski, Szablowski, Solak.

Ukonstytuowanie się zarządu. Zarząd A. L. na zebraniu odbytem w dniu 18 marca r. b. ukonstytuował się w następujący sposób:

Prezes — Sołowij Władysław, wiceprezes — Chorzewski Kazimierz, członkowie zarządu: pułk. Perini Camillo i inż. Roland Eugenjusz, sekretarz — Polny Włodzimierz, skarbnik — Burek Zygmunt, gospodarz — Solak Jerzy, kier. sekcji techniczn. — inż. Bogucki Władysław, kier. sekcji trening.-sport. — por. pil. Massalski Stefan, kier. sekcji szybowcowej — Szablowski Jerzy.

Szybownictwo. W pierwszych dniach lutego członkowie A. L. znaleźli w odległości 4 km od Lwowa tereny szybowcowe, nadające się do lotów szkolnych i treningowych. Zaletą tych terenów jest przedewszystkiem ich położenie niedaleko Lwowa, a następnie to, że loty mogą się odbywać przy wszystkich kierunkach wiatru.

Na terenach tych odbywały się mniej więcej dwa razy w tygodniu, zależnie od warunków atmosferycznych, treningi dla pilotów szybowcowych kat. „A", oraz kandydatów do tejże kategorji.

Loty treningowe w Malechowie ukończone zostały z bardzo pomyślnym rezultatem, bo dalszych 3-ch członków pierwszej polskiej szkoły szybowcowej, a mianowicie: kol. kol. Baranowski Bolesław, Polny Włodzimierz, Szablowski Jerzy — uzyskało kat. „A" pilota szybowcowego, dalsi natomiast członkowie szkoły zostali doskonale przygotowani do lotów warunkowych do kat. „A".

Treningi w Malechowie zlikwidowano w dniu 22 marca r. b. z powodu konieczności przeprowadzenia remontu szybowca przed V-tą Wyprawą Szybowcową.

Obecnie w A. L. wre gorączkowa praca około zorganizowania V-ej Wyprawy Szybowcowej, która odbędzie się w dn od 1 maja do 30 maja r. b. Zarząd A. L rozesłał do instytucyj i osób zainteresowanych Wyprawą „komunikat szybowcowy Nr. 1", traktujący o celach, zadaniach oraz organizacji V-ej Wyprawy.

Loty.

Lotów w lutym dokonano: 124 w czasie 28 g. 8 min., w marcu — 68 w czasie 14 g. 40 min.

Sekretarz:
(—) **W. Polny.**

Lwów, dn. 8.IV 1931.

AEROKLUB AKADEMICKI W KRAKOWIE

Zwyczajne walne zebranie sprawozdawczo-wyborcze odbyło się 14 marca 1931 r. w lokalu Klubu. Na zebraniu przyjęto sprawozdanie zarządu, przedyskutowano szczegółowo zmianę nazwy Klubu i statutu, celem umożliwienia pracy w Klubie szerszym warstwom społeczeństwa, oraz dokonano wyboru nowych władz A. A. K., dotychczasowy bowiem zarząd złożył swe mandaty.

Sprawozdanie zarządu wygłosił mjr. Romanowski, prezes; komisji rewizyjnej — kol. Tomaszewicz. Walne zebranie przyjęło do wiadomości sprawozdanie bez zdania, zawierającego krytykę władz, urządzających III-ci Krajowy Konkurs Awionetek. Po przyjęciu wniosku komisji rewizyjnej o udzielenie absolutorjum zarządowi, przystąpiono do wyboru prezesa i reszty członków zarządu. Prezesem wybrano przez aklamację mjr. dr. Kazimierza Michalika, na członków zarządu zostali wybrani koledzy: Pacuła, Dudek, Paschalska, Miłkowski, inż. Styś, Bezdek, Pituła, oraz jako zastępca — Semkowicz.

W wolnych wnioskach podziękowano ustępującemu prezesowi mjr. Romanowskiemu za wybitne zasługi, położone około rozwoju Klubu, oraz nadano mu godność członka honorowego. Zgłoszono pozatem szereg wniosków.

Przewodniczył zebraniu sprężyście kol. Zygmunt Pacuła.

Nowy zarząd ukonstytuował się jak niżej:

Prezes — mjr. dr. Michalik Kazimierz, I wiceprezes — Bezdek Stefan, II wiceprezes — Pacuła Zygmunt, sekretarz — Dudek Władysław, skarbnik — Paschalska Janina, zastępca skarbnika — Semkowicz Adam, gospodarz — Miłkowski

Czesław, kierownik sekcji sportowej — inż. Styś Wiesław, bibljotekarz — Pituła Marjan.

Odznaczenia. Aeroklub Akademicki Krakowski za „chlubne wyniki pracy" otrzymał od zarządu Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu list pochwalny, zaś za wybitną działalność około rozwoju sportu lotniczego dyplom uznania od Aeroklubu Morawskiego w Brnie.

Za Zarząd:
Prezes (—) **Dr. K. Michalik, mjr.**
Sekretarz (—) **W. Dudek.**
Kraków, dn. 7.IV.1931.

AEROKLUB AKADEMICKI W GDAŃSKU

Zamówienie awionetki. A. A. G. zamówił w Państwowych Zakładach Lotniczych w Warszawie w dniu 11 lutego b. r. 1 awionetkę typu PZL—5. Do awionetki zostanie zastowany silnik Cirrus Mark III, przydzielony klubowi przez Min. Kom.

Poszukiwanie terenów szybowcowych. Poszukiwania terenów szybowcowych na obszarze powiatu Morskiego, dla szkolenia w zakresie kategorji A i B, są w toku.

Budowa szybowca. A. A. G. buduje we własnym zarządzie szybowiec szkolny typu CW—3, według planów Związku Awiatycznego we Lwowie.

Dnia 13 marca b. r. odbyło się walne zebranie Klubu. Głównym punktem obrad było ustalenie niemieckiego tekstu statutu, który został przedłożony Sądowi Gdańskiemu do zatwierdzenia.

Trudności rejestracyjne. Zarząd A. A. G. złożył w swoim czasie w Rektoracie Politechniki statuty Klubu, celem zatwierdzenia Klubu jako organizacji akademickiej. Ponieważ sprawa ta przeciągała się zbyt długo, i nie było widoków na jej załatwienie przed początkiem sezonu lotniczego, Zarząd został zmuszony wycofać statuty z Politechniki i, po ponownem opracowaniu ich, złożyć w Sądzie Gdańskim (Amtsgericht), celem zarejestrowania Klubu jako osoby prawnej, t. j. jako t. zw. Eingetragener Verein.

Za Zarząd:
Prezes:
(—) **Siedlecki.**
Sekretarz:
(—) **Czupryński.**

OD REDAKCJI

NUMER NASTĘPNY WYJDZIE 20 MAJA

REGULAMIN OGÓLNOKRAJOWEGO KONKURSU MODELI LATAJĄCYCH

Zarząd Gł. L.O.P.P. ogłasza regulamin Ogólnokr. Konkursu Modeli 1931 r.

1. Konkurs dotyczy jedynie modeli latających.

2. Udział w Konkursie mogą brać amatorzy i zawodowcy *) w dwóch oddzielnych grupach. Grupa amatorów dzieli się na uczniów i amatorów-instruktorów. Do grupy amatorów-instruktorów wchodzą również i starsi modelarze niezrzeszeni. Grupa uczniów dzieli się na seniorów i juniorów.

3. Zawodowcy winni przedstawić modele własnej konstrukcji. Ślepe kopje modeli zagranicznych nie będą dopuszczane do konkursu.

4. Każdy model powinien posiadać bądź cyfry, bądź też nazwisko lub znak specjalny właściciela, z pozostawieniem na widocznem miejscu 3 cm² powierzchni, do umieszczenia stempla jury i kolejnego numeru startu.

5. Każdy z uczestników może demonstrować tylko modele wykonane przez siebie, przyczem w ilości dowolnej.

6. Komitety Wojewódzkie delegują na konkurs po jednym tylko uczęstniku z każdej klasy i z każdej grupy, którzy osiągnęli najlepsze wyniki na konkursach eliminacyjnych.

7. Rozgrywki dla amatorów i dla zawodowców odbywać się będą oddzielnie.

8. Po terminie, oznaczonym przez Zarząd Główny L. O. P. P., żadne zgłoszenia nie będą uwzględniane.

9. Modele dzielą się na 4 klasy:

A — kadłubowe, **B** — belkowe, **C** — rekordowe, **D** — dowolne.

Klasa A. Modele kadłubowe. Do tej grupy będą zaliczone modele o jednem śmigle ciągnącem, z kadłubem całkowicie krytym, o przekroju minimalnym 3% powierzchni skrzydeł, wyrażonym w cm². Guma musi być kryta w kadłubie. Całkowita długość modelu nie może przekraczać jego rozpiętości.

Klasa B. Modele belkowe. Do tej grupy zaliczone będą modele o jednem śmigle ciągnącem, o dowolnych rozmiarach, lecz z określoną odległością pomiędzy haczykami na gumę; odległość ta powinna wynosić ściśle 80 cm.

Klasa C. Modele rekordowe. Modele tej klasy, pędzone również gumą, mogą mieć dowolny kształt, wymiary oraz ilość śmigieł.

Klasa D. Modele dowolne. Do tej grupy będą zaliczone wszelkie modele o dowolnych rozmiarach, budowie i napędzie, jak np. modele oryginalnych pomysłów, wielośmigłowe kadłubowce, kadłubowce-kaczki, modele z odrzucaną gumą lub z gumą na przekładni, modele pędzone motorkiem, modele rakietowe, modele wykonywujące akrobacje, amfibje i t. p. Jednakowoż, aby otrzymać nagrodę, model zawodowca musi przelatywać minimum 50 m, lub osiągnąć czas lotu 7 sek., zaś amatora 30 m, lub czas 5 sek.

10. Modele startujące w klasach A, B i C nie mogą startować w klasie D.

11. Modele startujące w klasach A, B i C muszą być pędzone gumą, zawieszoną na haczykach bez jakichkolwiek przekładni.

12. Modele juniorów nie mogą być lżejsze niż 80 gr., długość zaś gumy nie może przekraczać 50 cm.

13. Modele klasy A i B winny posiadać podwozie, pozwalające im na start z platformy.

14. Modele klasy A i B współzawodniczą o zdobycie jaknajwiększej liczby punktów, uzyskanej ze wzoru $P = L + 10\ T$, gdzie L oznacza odległość od miejsca startu do miejsca lądowania, mierzoną w metrach, a T — czas lotu w sekundach. Pomiar długości będzie dokonywany ze ścisłością do 0,1 m, czasu zaś do 1/5 sek. Modele klasy A i B mające budowę skrzydeł, wzorowaną na budowie skrzydeł samolotów (profilowanych), otrzymują dodatkowo 10% ogólnej liczby zdobytych punktów.

15. Każdy model klasy A i B winien wykonać po 4 loty: 2 — startując z ręki i 2 — startując z platformy, długości 10 m, przyczem popychanie modelu jest niedozwolone.

16. Przy obliczaniu punktów L i T dla modeli klasy A i B będzie brana pod uwagę połowa sumy wyczynów, uzyskanych z dwóch najlepszych lotów obu rodzajów.

17. Mylny start będzie anulowany.

18. Modele klasy C startują trzy razy dowolnie.

19. Obliczanie punktów dla klasy C odbywa się na podstawie wzoru, podanego w punkcie 14 niniejszego regulaminu. Za podstawę do obliczenia bierze się lot najlepszy.

20. Wrazie uzyskania jednakowej liczby punktów przez dwa modele w klasie A i B — pierwszeństwo mają modele lepiej wykonane.

21. Wrazie uzyskania jednakowej liczby punktów przez dwa modele w klasie C — pierwszeństwo będą mieć modele o mniejszej długości.

22. Każda klasa przewiduje po trzy nagrody w postaci cennych przedmiotów dla grupy amatorów, a pieniężnych — dla zawodowców.

23. Nagrody będą przyznawane bez względu na ilość zgłoszonych modeli w każdej klasie, o ile dany model wypełni warunki lotu podane w punkcie 24.

24. Nagrody za najlepsze wykonanie modelu przyznane będą, o ile dany model osiągnie czas 7 sek. i przeleci 50 m w grupie zawodowców, a 5 sek i 30 m w grupie amatorów.

Dla juniorów jednak czas wynosić będzie 3 sek., a odległość 15 m.

25. O kolejności startu poszczególnych klas decydować będzie specjalnie powołane jury.

26. Każdy zawodnik może wnieść reklamację do jury najdalej w godzinę po ogłoszeniu przez jury wyniku konkursu.

27. Wszelkie reklamacje rozstrzyga ostatecznie jury, do którego należy całkowicie ustalenie wyników zawodów.

---

*) Do zawodowców zalicza się konstruktorów, którzy z racji swych prac w zakresie modelarstwa otrzymują wynagrodzenie.

Drukarnia Techniczna, Sp. Akc., Warszawa, ul. Czackiego 3/5.